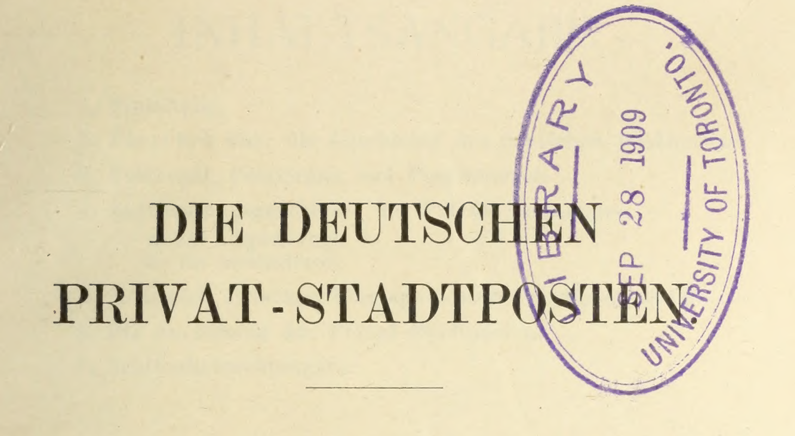




DIE DEUTSCHEN PRIVAT-STADTPOSTEN.

INAUGURAL-DISSERTATION
ZUR ERLANGUNG DER DOKTORWÜRDE
BEI DER
PHILOSOPHISCHEN FAKULTÄT DER ALBERTUS-UNIVERSITÄT
ZU
KÖNIGSBERG IN PREUSSEN.

VORGELEGT VON W. TAPFER, POSTINSPEKTOR
ZU BERLIN.

GEDRUCKT
MIT GENEHMIGUNG DER PHILOSOPHISCHEN
FAKULTÄT.

REFERENTEN: PROFESSOR Dr. DIEHL
PROFESSOR Dr. O. GERLACH.

INHALTSANGABE.

BENUTZTE WERKE.

Amtsblatt des Reichs-Postamts.
Archiv für Post- und Telegraphie, Beiheft zum Amtsblatt des R. P. A.
Blätter für Post und Telegraphie.
Deutsche Verkehrs-Zeitung.
Die amtlichen stenographischen Reichstagsberichte.*)
Berichte über die Ergebnisse der Reichs-Post- und Telegraphenverw.
v. d. Borght, Das Verkehrswesen Leipzig 1894.
Gustav Cohn, Nationalökonomie des Handels- und Verkehrswesens Stuttgart 1898.
Wilh. Dieckmann, Die Deutschen Privatposten Hannover 1897.
Denkschrift der vereinigten Privatpostanstalten, den Gesetzentwurf die Erweiterung des Postregals betreffend Dresden 1898.
Dr. Fr. Haass, Die Geschichte des Postwesens Berlin 1907.
Göpfert, Staatspost und Privatpost Dresden 1887.
Stephan, Geschichte der Preussischen Post Berlin 1859.
Dr. E. Sax, Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft Wien 1878.
Dr. Arthur Schmidt, Die wichtigsten Tarife der deutschen Reichs-Postverwaltung Dresden 1903.
Triest, Die Podbielskischen Postreformen und ihre finanziellen Ergebnisse, Schmollers Jahrbuch 1904.
Veredarius, Buch von der Weltpost Berlin 1894.

---

*) Da das Archiv für P. u. T. den wesentlichen Verlauf der einschlägigen Reichstagsverhandlungen und die Erklärungen der Regierungsvertreter im Wortlaut enthält, so ist im allgemeinen auf das Archiv Bezug genommen worden.

1. Einleitung.

Durch das preussische Postgesetz vom 21. Mai 1860 war der bis dahin bestehende Postzwang für Pakete aufgehoben worden und das Gesetz über das Postwesen des Norddeutschen Bundes vom 2. November 1867 beseitigte den Postzwang auch für den Briefverkehr innerhalb desselben Ortes. Diese Einschränkung des Postzwanges hatte zur Folge, dass neben der Staatspost private Konkurrenzanstalten entstanden, welche einzelne, dem Postzwange nicht mehr unterliegende Zweige des Postbetriebes zum Gegenstand gewerblicher Tätigkeit machten. Diese Anstalten befassten sich anfänglich in der Hauptsache mit der Beförderung von Paketen. Der Umstand, dass der Paketdienst grössere Räumlichkeiten, beträchtliche Aufwendungen für Ab- und Zufuhr sowie erhebliche Beförderungskosten auf der Eisenbahn verursacht, liess gerade diesen Zweig des Postbetriebes für die geschäftliche Ausbeutung wenig geeignet erscheinen. So ist es nicht befremdlich, dass diese Anstalten bei der notwendigen Herabsetzung ihrer Tarife gegenüber der Staatspost im allgemeinen nur ein kurzes Dasein führten, zumal nach Einführung des billigen Einheitsportos für Postpakete im Jahre 1874. Dass das Bestehen dieser privaten Paketbeförderungsanstalten auf die Entwicklung des postalischen Paketverkehrs ohne merklichen Einfluss geblieben ist, geht daraus hervor, dass die Zahl der durch die Reichspost beförderten Pakete eine gleichmässige und erhebliche Zunahme aufweist.*)

Dagegen bot der privaten Erwerbstätigkeit ein anderer Betriebszweig der Staatspost, der erheblich weniger Selbstkosten verursacht — die Beförderung von Briefsendungen

*) Die Gesamtzahl der im Reichspostgebiet beförderten portopflichtigen Pakete ohne Wertangabe betrug nach der amtlichen Statistik:

	(in Millionen Stück)		(in Millionen Stück)
1872	33	1890	103
1875	45	1895	132
1880	60	1900	170
1885	82	1905	207

innerhalb der grossen Städte — weit mehr Aussicht auf Gewinn. Zwar gingen die ersten derartigen Privat-Briefbeförderungsanstalten, die sich in den siebziger Jahren in Berlin und anderen Grossstädten gebildet hatten, bald wieder ein. Doch gelang es einer Privatgesellschaft, der Berliner Paketfahrt A.-G., den im Jahre 1885 aufgenommenen Briefbeförderungsdienst aufrecht zu erhalten. Ein grosser Teil der in den folgenden Jahren entstandenen Privat-Stadtposten scheiterte zwar auch ferner. Aber nach und nach wirkten die billigeren Tarife auf das Publikum anziehend, und mehrere Anstalten zeigten einen nicht unerheblichen Betrieb. In den Jahren 1895—1898 wurden allein mehr als 60 Anstalten neu gegründet, so dass die Gesamtzahl im Jahre 1899 etwa 84 betrug. Durch diese günstige Entwicklung der Privatposten wurde der staatlichen Postverwaltung in steigendem Masse ein erheblicher Teil des Ortsbriefverkehrs in den grösseren Städten und damit auch eine beträchtliche Einnahme entzogen. Die Reichspostverwaltung sah sich daher schliesslich veranlasst, aus ihrer bisherigen abwartenden Haltung herauszutreten und auf die Beseitigung der Privatpostanstalten im Wege der Gesetzgebung hinzuwirken. Durch die Postnovelle vom 20. Dezember 1899 erhielten das Postregal und der Postzwang auf dem Gebiete des Ortsnachrichtenverkehrs eine weitere Ausdehnung, und die Privat-Briefbeförderungsanstalten mussten mit dem 1. April 1900 ihre Tätigkeit einstellen.

Eine zusammenhängende Darstellung der Entwicklungsgeschichte dieser Privatposten und eine kritische Beleuchtung ihrer Wirksamkeit erscheinen nun in mehrfacher Hinsicht lohnend. Stellen doch diese Anstalten einen Versuch des Individualismus mitten in dem Gebiete der ihrer Natur nach zentralistischen Organisation der Staatspost, einen Einbruch in die ureigenste Domäne des Postmonopols — die Briefbeförderung — dar. Daneben fordert das zeitweilige Nebeneinanderwirken von Staatspost und Privatpost zu Vergleichen zwischen beiden heraus und gibt Anlass eine Reihe verkehrswirtschaftlicher Fragen zu behandeln.

Wir wollen unsere Betrachtung in der Weise gliedern, dass wir nach einer kurzen geschichtlichen Darstellung die Momente erörtern, welche die Entstehung der Privatposten ermöglichten und begünstigten, uns dann der Entwicklungsgeschichte dieser Anstalten zuwenden und endlich nach einem Vergleich zwischen Staatspost- und Privatpostbetrieb in eine kritische Würdigung der Gründe eintreten, welche zur Aufhebung der Privatposten führten.

---

2. Überblick über die Geschichte des deutschen Postwesens.

Unter „Post“ versteht man im heutigen Sinne des Wortes eine Anstalt zur regelmässigen, jedermann gegen feste Gebühren zustehenden Beförderung von Nachrichten. Zwar werden von der Post in manchen Ländern daneben auch noch Sachgüter und Personen befördert sowie bankmässige Geschäfte ausgeführt, doch liegt der Schwerpunkt der Post seit jeher in der Einrichtung eines schnellen, sicheren und pünktlichen Nachrichtendienstes. Diese Post im engeren Sinne, auch Briefpost genannt, mit der wir uns im folgenden hauptsächlich beschäftigen wollen, umfasst die Beförderung der Briefsendungen, zu denen neben den eigentlichen Briefen auch die Postkarten, Drucksachen, Warenproben, Geschäftspapiere und Zeitungen gerechnet werden. Die Post ist kein Verkehrsmittel wie Eisenbahnen, Landstrassen, Wasserwege usw., sondern eine besonders organisierte Anstalt, welche alle Verkehrsmittel von den ursprünglichsten bis zu den vollkommensten nebeneinander benutzt: Fussboten, Fuhrwerke, Eisenbahnen, Dampfschiffe, Fahrräder, Selbstfahrer usw.

Die Geschichte der Post hebt erst mit der Neuzeit an. Zwar bestanden schon postähnliche Einrichtungen bei den Egyptern, den Persern und vor allem bei den Römern in dem cursus publicus. Aber diese Einrichtungen dienten lediglich staatlichen Zwecken. Es fehlte ihnen das für die heutige Post so wichtige Merkmal der Zugänglichkeit für jedermann. Auch die Einrichtungen des Botendienstes im Mittelalter für die Zwecke der Klöster und Orden, für die Universitäten und die Städte können als Postanstalten im heutigen Sinne nicht angesehen werden, weil sie für die Sonderzwecke einzelner Interessentengruppen bestimmt waren. Erst im Zusammenhange mit den wirtschaftlichen Umgestaltungen und der Erweiterung des ganzen Anschauungskreises, wie sie durch die grossen Entdeckungen und Erfindungen, durch das Wiedererwachen der Wissenschaften und durch die steigenden Bedürfnisse der absoluten Monarchien veranlasst wurden, fing das Verlangen nach regelmässigem Nachrichtenaustausch ganz allmählich an, sich in breiteren Schichten der Bevölkerung geltend zu machen. In der zweiten Hälfte des 16. und im 17. Jahrhundert vollzog sich nach und nach die Umgestaltung der postähnlichen Einrichtungen in grosse zentrale Betriebe zur Beförderung der Briefschaften der Gesamtbevölkerung. Während sich nun in den früh geeinten Grossstaaten Europas die Post bald zu einer einheitlichen und aus-

schliesslichen Staatsanstalt entwickelte, musste die Post in Deutschland dieselben mühsamen und verschlungenen Wege durchlaufen, um zu ihrer Einheit zu gelangen, wie das deutsche Staatswesen selbst.

Neben der von einem Privatmanne, dem Fürsten von Thurn und Taxis, als kaiserliches Lehen verwalteten alten deutschen Reichspost, entstanden in den grösseren und mächtigeren Staaten des Reiches, vielfach erst nach harten Kämpfen mit der Taxisschen Post, selbständige Landesposten. Von diesen Territorialposten gewinnt die vom Grossen Kurfürsten im Jahre 1648 gegründete brandenburgisch-preussische Post als Vorgängerin der norddeutschen Bundespost und der deutschen Reichspost besondere Bedeutung. Der jahrhundertelangen Zersplitterung des deutschen Postwesens in eine grössere Zahl selbständiger Postverwaltungen machte die Verfassung des Norddeutschen Bundes ein Ende, indem der Artikel 48 bestimmte, dass das Postwesen für das gesamte Gebiet des Norddeutschen Bundes als einheitliche Staatsverkehrsanstalt eingerichtet und verwaltet werden sollte. Mit dem Inkrafttreten dieser Verfassungsbestimmung, 1. Januar 1868, hörten die einzelnen Landespostverwaltungen*) auf, und an ihre Stelle trat die Postverwaltung des Norddeutschen Bundes, die nach der Errichtung des deutschen Reiches sich zur deutschen Reichspostverwaltung erweiterte. Daneben haben zwar Bayern und Württemberg auch ferner ihr eigenes selbständiges Postwesen behalten; es steht aber nach Artikel 52 der Reichsverfassung dem Reiche auch für das Postwesen dieser Bundesstaaten in wesentlichen Punkten das Gesetzgebungsrecht zu.

---

3. Postregal, Postzwang und Postmonopol.

Die Postgesetzgebung des deutschen Reichs beruht in vollem Umfange auf derjenigen des Norddeutschen Bundes und diese wiederum hat ihre Grundlage in der preussischen Postgesetzgebung. Aus dem Postrecht kommen für die vorliegende Abhandlung hauptsächlich die Begriffe P o s t h o h e i t, P o s t r e g a l und P o s t z w a n g in Betracht.

---

*) Im Jahre 1867 bestanden in Norddeutschland noch zehn; Sachsen, Mecklenburg-Schwerin, Mecklenburg-Strelitz, Oldenburg, Braunschweig, Lübeck, Bremen und Hamburg besassen ihre eigene Staats-Postverwaltung, und daneben bestand das Fürstlich Thurn- und Taxissche Postwesen, das vom 1. Juli 1867 durch Kauf auf Preussen überging.

Die Posthoheit*) ist nach der sich am Anfang des 18. Jahrhunderts durchringenden Auffassung als unmittelbarer Ausfluss der Staatspolizeigewalt, mithin als wesentliches Staatsregierungsrecht anzusehen. Die Posthoheit umfasst das Recht der Staatsregierung, nicht allein die Wirksamkeit der Post zu beaufsichtigen, sondern auch durch das Gesetz soweit zu bestimmen, als es durch die Erreichung wesentlicher Staatszwecke notwendig bedingt wird.

Der Begriff des Postregals stellt die Befugnis zum Betriebe der Post dar. Dass der Staat diese Befugnis ausschliesslich in Anspruch nimmt, folgt nicht aus dem Wesen der Staatsgewalt, sondern aus zufälligen Umständen, hauptsächlich aus der Nutzbarkeit und aus der Rücksicht für die Sicherheit des Nachrichtenverkehrs, insbesondere der Staatskorrespondenz. Das Postregal gehört demnach zu den zufälligen, ausserwesentlichen Staatshoheitsrechten. Die Befugnis zur Ausübung des Postregals d. i. zum Postbetriebe kann daher auch Privatpersonen von der Staatsgewalt übertragen werden, während die Posthoheit unter allen Umständen der Staatsgewalt unveräusserlich verbleibt.

Das Postregal findet seine Ergänzung in dem Postzwange. Unter Postzwang (Postpflicht) versteht man die Verpflichtung des Publikums, sich bei gewissen Arten von Beförderungen bz. bei Reisen der Post, mit Ausschluss jeder anderen Beförderungsgelegenheit zu bedienen.

In Brandenburg-Preussen hat nun der Staat das Postwesen seit seiner Begründung im Jahre 1648 in unmittelbare Verwaltung genommen und kraft seines Hoheitsrechtes den wirtschaftlichen Betrieb der Post allmählich monopolisiert d. h. anderen Unternehmern die Befugnis zum gewerblichen Postbetrieb genommen und daneben auf öffentlich-rechtlichem Wege auch das Publikum gezwungen, das ausschliessliche Beförderungsrecht des Staates dadurch anzuerkennen, dass es sich zur Verkehrsvermittlung nur der staatlichen Post bediente. Dabei wurde die Post in Preussen, wie auch in den übrigen Staaten, bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts im wesentlichen als eine Einrichtung zur Erzielung möglichst hoher Einnahmen angesehen. Selbst Friedrich der Grosse, der im übrigen der Postanstalt die grösste Fürsorge zuwandte, liess sie vorwiegend nach dem Finanzprinzip als ein gewinnbringendes Staatsgewerbe verwalten. So betrug z. B. im Jahre 1786 bei einer Roheinnahme von 1098265 Talern der Überschuss 613181 Taler, also mehr als die Hälfte der Einnahme. †)

*) Stephan Geschichte der Preussischen Post S. 107 uff.

†) Archiv für P. u. T. 1900 S. 482

Entsprechend dieser Auffassung von der Post als einer Einnahmequelle war man bestrebt, den Postzwang weiter auszudehnen und dadurch immer neue Verkehrsgebiete für den Staat auszunutzen. Durch die „Neue Preussische Postordnung" vom 10. August 1712, das erste grössere organische Gesetz über das Postwesen, wurde das Recht der Beförderung von verschlossenen Briefen ausschliesslich dem Staat vorbehalten; das Edikt vom 20. Juli 1715 unterwarf dem Postzwange alle Pakete bis zum Gewicht von 20 Pfund; im Jahre 1766 wurden Pakete bis einschliesslich 40 Pfund in den Postzwang einbezogen. Die Verordnung vom 12. Juni 1804 erweiterte den Postzwang auf alle baren Gelder, ungemünztes Gold und Silber, Juwelen und Pretiosen ohne Unterschied des Gewichts. Durch das Gesetz vom 5. Juni 1852 wurde die Postzwangspflicht für Pakete wieder auf solche bis zum Gewicht von 20 Pfund beschränkt, dagegen wurden Papiergeld und die einer Stempelsteuer unterliegenden Zeitungen und Anzeigeblätter dem Postzwange unterworfen.*)

Die im 19. Jahrhundert eingetretene gewaltige Umwandlung des ganzen Beförderungswesens in Folge der Herstellung von Eisenbahnen und die durch die Befreiung des Wirtschaftslebens hervorgerufene Verkehrszunahme brachten auch auf dem Gebiete des Postwesens grundlegende Veränderungen hervor. Während bis dahin die finanziellen Gesichtspunkte für die Verwaltung des Postwesens ausschlaggebend gewesen waren, traten nunmehr die volkswirtschaftlichen Rücksichten mehr und mehr in den Vordergrund; die finanzielle Verwaltung ging allmählich in eine gemeinnützige über. Die Forderungen nach tunlichster Freiheit und Erleichterung des Verkehrs bewirkten eine allmähliche Einschränkung und die schliessliche Beseitigung des Postzwanges auf dem Gebiete der Personen- und Paketbeförderung.

So wurde in Preussen durch das Gesetz vom 21. Mai 1860 der Postzwang für Pakete gänzlich aufgehoben und die Postpflicht der Zeitungen auf solche politischen Inhalts beschränkt. Noch weiter ging das Norddeutsche Postgesetz vom 2. November 1867, das zum ersten Male ein einheitliches Postrecht für den grösseren Teil Deutschlands schuf, indem es auch hinsichtlich des Briefverkehrs die Grenzen des Postzwanges wesentlich verengerte.

Nach § 5 des preussischen Postgesetzes vom 5. Juni 1852 war noch die Beförderung aller versiegelten, zugenähten oder sonst verschlossenen Briefe sowie der stempelpflichtigen

---

*) Deutsche Verkehrszeitung 1898, S. 119.

Zeitungen dem Postzwange unterworfen, ohne Rücksicht darauf, ob dieselbe gegen Bezahlung oder unentgeltlich erfolgte; und nur die Beförderung durch expresse Boten und von und nach Orten, zwischen denen eine Postbeförderung nicht bestand, war ausgenommen. Hiernach mussten auch die im Orte verbleibenden Briefe der Staatspost zur Bestellung übergeben werden, falls der Absender nicht einen expressen Boten mit der Beförderung beauftragte. Ähnliche Bestimmungen bestanden in Sachsen und Braunschweig; in diesen Ländern war ausserdem in solchen Orten und Bestellbezirken, wo eine Staatsanstalt für die Bestellung der Ortsbriefe bestand, die Errichtung von Privatanstalten zu gleichem Zwecke verboten. *)

Das Gesetz über das Postwesen des Norddeutschen Bundes liess den Postzwang für Ortsbriefe gänzlich fallen. Sein § 2 bestimmte nur, dass die Beförderung aller verschlossenen Briefe und politischen Zeitungen gegen Bezahlung von Orten mit einer Postanstalt nach anderen Orten mit einer Postanstalt verboten sei. Unentgeltliche Beförderung von Briefen und Zeitungen, Briefbeförderung zwischen Orten, von denen nur der eine eine Postanstalt besitzt, sowie innerhalb der Orte und Bestellbezirke wurde hiernach unbedingt frei.

Die Gründe, welche die Regierung zu dieser Einschränkung des Postzwanges veranlassten, haben später vielfach, auch im deutschen Reichstage, eine unzutreffende Beurteilung erfahren, so dass es notwendig erscheint, hierauf näher einzugehen, zumal diese Gesetzesänderung die rechtliche Grundlage für die Bildung der Privat-Stadtposten schuf.

Dass dieser Verzicht auf den bis dahin bestehenden Postzwang für verschlossene Ortsbriefe nicht „ein versehentlicher und unbeabsichtigter“ war, wie nachher behauptet wurde, sondern als ein Ausfluss der damals herrschenden Zeitströmung, des wirtschaftlichen Liberalismus, angesehen werden muss, ergibt sich aus der Begründung zu dem Gesetzentwurfe über das Postwesen des Norddeutschen Bundes.†) Diese Begründung führt folgendes aus: „Man ist davon ausgegangen, die zugunsten des Staatspostwesens bestehenden Beschränkungen, deren Mass in den verschiedenen Staaten (Preussen, Sachsen, Braunschweig usw.) bisher ein sehr verschiedenes war, soweit als dies nur mit dem kräftigen und wirksamen Fortbestehen der Staatspostanstalt vereinbar

*) Sächsisches Postgesetz vom 7. Juni 1859 und braunschweigisches Postgesetz vom 1. Juli 1864.

†) Stenographische Berichte des Norddeutschen Reichstages I. Leg. Periode Session 1867 Bd. II. S. 29 uff.

erschien, zu vermindern und überhaupt dem Verkehr jede tunliche Erleichterung zu verschaffen.“ Der Postzwang soll nur für diejenigen Gegenstände aufrecht erhalten werden, für welche die Staatspost durch Privatindustrie nicht vollständig ersetzt werden kann. In dieser Beziehung sagt die Begründung weiter: „Eine gut organisierte und sichere Postbeförderung gehört unbestritten heutzutage zu den unerlässlichen Bedingungen der Volkswohlfahrt. Unsichere, schwankende Zustände in dieser Beziehung vermöchte der Verkehr, was Briefe anlangt, garnicht zu ertragen. Es muss mit Recht bezweifelt werden, ob Privatunternehmer in Bezug auf Sicherheit und Stetigkeit je Gleiches leisten könnten, als die Staatspost tatsächlich leistet. So lange dies der Fall ist, muss die Staatspost erhalten werden und im Besitze derjenigen Rechte bleiben, welche nötig sind, um sie konstant leistungsfähig zu erhalten. Dazu gehört aber, dass ihr ein gewisses Gebiet ausschliesslich gesichert wird, da man sie den Chancen der freien Konkurrenz nicht so weit preisgeben darf, dass ihr finanzielles Bestehen und damit auch die Regelmässigkeit und Stetigkeit ihrer Leistungen gefährdet sein könnte.“ Zu § 2 (Postzwang) führt die Begründung im besonderen noch aus: „. . . namentlich wird ganz frei die unentgeltliche Beförderung von Briefen und die Korrespondenzbeförderung innerhalb der Orte und Bestellbezirke.“

Unzutreffend ist aber auch andererseits die vom Abgeordneten Lenzmann im deutschen Reichstage am 8. März 1898 vertretene Auffassung: „Das Loch für die Privatposten im Gesetz vom 2. November 1867 habe man damals absichtlich geschaffen.“ *)

Welche Stellung die Bundesregierung zu der Frage der Privatposten d. h. des gewerbsmässigen, organisierten, privaten Postwesens einnahm, geht deutlich aus einer im konstituierenden Reichstage des Norddeutschen Bundes am 2. April 1867 abgegebenen Erklärung hervor. Von den Vertretern der extremen freihändlerischen Strömung war in dieser Sitzung ein Antrag eingebracht worden, dem Artikel 45 (48) der Verfassung folgenden Wortlaut zu geben:

„Das den Bundesstaaten noch zustehende Post- und Telegraphenmonopol, sowie der Postzwang sind aufgehoben. . . .“

Diesem (vom Reichstage nachher mit grosser Mehrheit abgelehnten) Antrage gegenüber erklärte der Bundeskommissar Graf von Itzenplitz: „Im allgemeinen ist meine Ansicht

*) Deutsche Verkehrszeitung 1898 S. 128.

die, . . . , wir können mit dem Portotarife im Laufe der Zeit heruntergehen, ich hoffe, wir werden es tun, ich möchte sagen wir müssen es tun. Wir können auch mit den Telegraphengebühren herunter gehen und zwar je mehr und je eher, als sich beides aus einer Hand entwickelt hat und von einem Standpunkte aus übersehen werden kann. Aber Privatposten zuzulassen, wie sie aus dem Amendement hervorgehen würden, und Privattelegraphen zuzulassen, das würde die Sache in eine Verwirrung bringen, die jeden Fortschritt hemmt."*)

Aus dieser, im Entstehungsjahre des Norddeutschen Postgesetzes abgegebenen Erklärung geht unzweifelhaft hervor, dass die Regierung mit der Aufhebung des Postzwanges für Ortsbriefe keineswegs die Bahn für den privaten, gewerbsmässigen, organisierten Stadtpostbetrieb hatte frei geben wollen. Sie glaubte allerdings im Interesse des freien Verkehrs die Grenzen des Postzwanges wesentlich verengern zu können, ohne hierdurch der Bildung von grossen Privatpostbetrieben Raum zu geben. Mit einem Wort: die Regierung verzichtete auf das rechtliche Postmonopol im Ortsverkehr, da sie das tatsächliche Monopol allen Konkurrenzanstalten gegenüber für ausreichend hielt. Dass diese Auffassung der Regierung unter den damaligen Verhältnissen zutreffend gewesen war, ergibt sich daraus, dass in den ersten 17 Jahren nach Inkrafttreten des norddeutschen Postgesetzes trotz vielfacher Versuche keine privaten Stadtpostanstalten hatten aufkommen können. Erst nach 1885 entstanden die ersten lebensfähigen Privatposten. Inzwischen hatte aber, wie dies später noch zahlenmässig nachgewiesen werden wird, der Nachrichtenverkehr, namentlich in den im rapiden Wachsen begriffenen Grossstädten, eine Entwicklung durchgemacht, wie sie im Jahre 1867 nicht hatte vorausgesehen werden können. Die bei Erlass des Postgesetzes von 1867 bestehenden Verhältnisse waren durch diese gewaltige Verkehrszunahme wesentlich umgestaltet worden.

Man wird daher dem Abgeordneten Gamp zustimmen können, der sich im Reichstage am 3. Februar 1898 hinsichtlich der Privat-Postunternehmungen dahin äusserte, dass wahrscheinlich die gesetzgebenden Faktoren sich schon damals (d. i. 1867 bz. 1871) dafür entschieden haben würden, das Briefmonopol ausnahmslos zur Durchführung zu bringen,

*) Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstages des Norddeutschen Bundes im Jahre 1867 I. S. 515 u. ff. II. S. 62 u. ff. Abänderungsantrag No. 63 zu dem Entwurf der Verfassung für den Norddeutschen Bund.

wenn sie hätten voraussehen können, dass aus der späteren Entwickelung der Dinge einzelne wenige Städte ganz ausserordentliche Vorteile auf Kosten der Gesamtheit erlangen würden. *)

Die Gründung des deutschen Reichs machte im Jahre 1871 von neuem eine gesetzliche Regelung des deutschen Postwesens notwendig. Es entstand das Gesetz über das Postwesen des deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871, das ein einheitliches Postrecht für den Umfang des ganzen deutschen Reiches schuf. Das Reichspostgesetz schloss sich in Form und Inhalt eng an das norddeutsche Postgesetz an. Bei der Beratung des Gesetzentwurfs im Reichstage suchte der Abgeordnete Dr. Seelig die Forderung zu begründen, dass die Post auf jedes Monopol verzichten und den Privatunternehmungen volle freie Konkurrenz einräumen müsse. Er halte eine Konkurrenz der Privatpostanstalten nicht bloss für das Publikum, sondern auch für die Postverwaltung in vieler Beziehung für sehr wohltätig; sie werde der Staatspostanstalt manche nützliche Fingerzeige und Lehren geben können. Demgegenüber führte der General-Postdirektor Stephan aus, dass es für das Gesamtinteresse äusserst schädlich sein würde, den Postzwang für Briefe abzuschaffen oder zu durchlöchern. Das Briefmonopol sei die Rückenwirbelsäule des ganzen Postwesens; und dasselbe aufheben und gleichwohl verlangen, dass die Post wie bisher funktioniere, das sei gerade so, als wenn man jemand die Beine zerschlagen und sagen wollte: nun laufe! †)

Die von den Abgeordneten gestellten Anträge auf Einschränkung des Postzwangs wurden im allgemeinen abgelehnt. Eingeschränkt wurde der Postzwang nur hinsichtlich der Zeitungsbeförderung.

Nach dem am 1. Januar 1872 erfolgten Inkrafttreten des Reichspostgesetzes ergab sich folgende Rechtslage. Der Postzwang bestand für verschlossene Briefe und für politische Zeitungen, welche öfter als einmal wöchentlich erscheinen, in beiden Fällen aber nur, wenn sie gegen Bezahlung zwischen Postorten, also nicht innerhalb desselben Ortes, befördert wurden. Für die politischen Zeitungen war der postzwangfreie Bezirk auf den zweimeiligen Umkreis ihres Ursprungsortes ausgedehnt. Für diese Gegenstände hatte die Reichspost in dem angegebenen Umfange ein Beförderungsmonopol. Sie war dadurch nicht gehindert, postzwangspflichtige Gegenstände

---

*) Archiv 1898 S. 105.

†) Stenographische Berichte über die Verhandlungen des Reichstags I. Leg. Periode I. Session 1871 I. Band S. 547 S. 553 u. ff.

innerhalb der postzwangfreien Bezirke und überhaupt andere Gegenstände zu befördern. Anderseits konnten aber auch Private unter dem Schutze der allgemeinen Gewerbefreiheit Sendungen jeder Art im Ortsbezirke und die nicht postzwangspflichtigen Gegenstände (Postkarten, Drucksachen, Warenproben usw.) auch nach ausserhalb mittelst eines postmässig organisierten Betriebes gegen Bezahlung befördern. Hierauf beruhte die rechtliche Unanfechtbarkeit der Privatposten.

Göpfert (Staatspost und Privatpost Dresden 1887) versucht zwar aus dem Artikel 48 der Reichsverfassung: „Das Postwesen und das Telegraphenwesen werden für das gesamte Gebiet des Deutschen Reichs als einheitliche Staatsverkehrsanstalten eingerichtet und verwaltet“ herzuleiten, dass das Reich jede Privatverkehrsanstalt, welche einen postmässigen Betrieb auch mit nicht postzwangspflichtigen Gegenständen unterhält, untersagen könne. Dieser Versuch ist aber nicht als geglückt anzusehen. Wie Laband (Staatsrecht des Deutschen Reichs II S. 311) zutreffend ausführt, verfügt Artikel 48 nur, dass die Post und Telegraphie als Staatsverkehrsanstalten einheitlich vom Reiche verwaltet werden, der Artikel sage aber nicht, dass die Geschäfte, denen sich diese Anstalten widmen, nur von Staatsanstalten betrieben werden dürfen und dass Privatunternehmungen untersagt seien.

Die Entwicklungsgeschichte des Postregals und Postzwanges im preussisch-deutschen Postwesen können wir dahin zusammenfassen, dass das ursprüngliche, durch Postzwang gestützte, umfassende staatliche Postregal zu einem durch Postzwang gesicherten, aber auf wenige Gattungen der Briefpost beschränkten und den Ortsverkehr völlig freilassenden Reichsmonopole sich umgestaltet hatte.

---

4. Entwicklungsgeschichte der Privat-Stadtposten

a. im allgemeinen.

Obgleich seit dem Jahre 1868 für den privaten Gewerbebetrieb die rechtliche Möglichkeit bestand, innerhalb der einzelnen Orte in postmässiger Weise Briefsendungen zu befördern, so wurde doch von diesem Rechte mit dauerndem Erfolge erst seit dem Jahre 1885 — also 17 Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes — Gebrauch gemacht. Die in der Zwischenzeit unternommenen Versuche scheiterten sämtlich.

So ging die erste derartige Privat-Briefbeförderungsanstalt, die im Mai 1873 gegründete „Brief- und Druckschriften-Expedition“ von J. J. Schreiber in Berlin, schon im Herbst 1874 wieder ein, und verschiedene andere, nachher in Berlin und anderen grossen Städten entstandene Anstalten teilten dasselbe Schicksal. Erst der im Jahre 1884 gegründeten „Berliner Paketfahrt Aktien-Gesellschaft“ gelang es den 1885 eröffneten Briefbeförderungsdienst trotz anfänglicher Verluste aufrecht zu erhalten. Da nun nicht angenommen werden kann, dass die bis zum Jahre 1885 unternommenen Versuche, Privatposten zu gründen, sämtlich der erforderlichen Sachkunde und Mittel ermangelten, so erscheint die anfängliche Erfolglosigkeit der Privatunternehmungen zunächst befremdlich. Zur Beantwortung der Frage, weshalb die ersten derartigen Versuche sämtlich gescheitert sind, während sich doch nach 1885 in denselben Grossstädten lebensfähige Privat-Stadtposten bilden konnten, müssen wir uns die wirtschaftlichen Vorbedingungen für die Entwicklung der Privatposten vergegenwärtigen und zu diesem Zwecke auf das Wesen der Preisbildung im modernen Briefverkehr eingehen.

Diese Preisbildung beruht auf dem Grundsatz der Massennutzung. Wie die Theorie lehrt und die Erfahrung bestätigt, verringern sich im Briefverkehr die Selbstkosten jeder Verkehrsleistung mit Zunahme des Verkehrs, oder wie Sax*) sagt: die Kosten des Verkehrs nehmen mit steigender Intensität des Verkehrs ab, oder stehen zu der Intensität des Verkehrs in umgekehrtem Verhältnis. Erst die Masse der zu verrichtenden Verkehrsleistungen macht infolge wirtschaftlichster Ausnützung des Personals und der Betriebsmittel — trotz Ansetzung eines niedrigen Preises für den einzelnen Verkehrsakt — das Gesamtunternehmen ertragsreich. Je stärker sich der Briefverkehr innerhalb eines Ortes entwickelt, um so geringer werden — natürlich bis zu gewissen Grenzen — die auf die einzelne Sendung entfallenden Selbstkosten und um so niedriger können die Tarife angesetzt werden.

Da nun die Privat-Stadtposten, wollten sie mit der festgefügten, hervorragend zuverlässigen und deshalb beim Publikum unbedingtes Vertrauen geniessenden Staatspost in erfolgreichen Wettbewerb treten, von vornherein ihre Portotarife wesentlich niedriger gestalten mussten als die Reichspost, so konnten diese Anstalten erst dann und nur in denjenigen Städten ihre Rechnung finden, wo die Masse der ihnen

*) Dr. E. Sax: Die Verkehrsmittel in Volks- und Staatswirtschaft Wien 1878 I S. 58.

zufliessenden Ortsbriefsendungen so gross war, dass die auf den einzelnen Verkehrsgegenstand entfallenden Selbstkosten wesentlich hinter den betreffenden Reichsportosätzen zurückblieben.

Beobachten wir unter diesem Gesichtspunkt vergleichsweise die Entwicklung des Ortsbriefverkehrs der Reichspost, so finden wir, dass der gesamte Ortsbriefverkehr im Jahre 1873, in dem sich die Privatposten noch nicht als lebensfähig erwiesen hatten, 44 Millionen Sendungen umfasste, während dieser Verkehr im Jahre 1885, in dem die erste lebensfähige Privatpost entstand, auf 131 Millionen angewachsen war, sich also nahezu verdreifacht hatte.

Diese gewaltige Verkehrszunahme wurde in erster Linie durch den allgemeinen wirtschaftlichen Aufschwung Deutschlands verursacht, daneben aber noch durch das Zusammenströmen der Bevölkerung in die Grossstädte weiter begünstigt. Unter diesen Umständen musste die Zunahme des Ortsbriefverkehrs eine weit erheblichere sein als die des Verkehrs von Ort zu Ort. Dies bestätigt die Statistik: während der Gesamtortsbriefverkehr in dem Zeitraum von 1873 bis 1885 auf das Dreifache angewachsen war, hatte sich der Briefverkehr von Reichspostanstalt zu Reichspostanstalt in dem gleichen Zeitraum nur verdoppelt.*)

Noch beweiskräftiger als die Zahlen für den Gesamtverkehr sind die Ziffern für den Stadtverkehr eines einzelnen Ortes z. B. Berlins. Hier stieg die Zahl der Ortsbriefsendungen von 5 Millionen im Jahre 1864 auf 19 Millionen im Jahre 1873 und weiter auf 47 Millionen im Jahre 1884/5 — in 20 Jahren also eine Vermehrung um das Neunfache.

Infolge dieser gewaltigen, hauptsächlich auf die Grossstädte entfallenden Zunahme des Ortsverkehrs verringerten sich die auf die einzelne Stadtsendung kommenden Selbstkosten mehr und mehr und sanken erheblich unter die während dieses Zeitraums im wesentlichen unverändert gebliebenen Ortsportosätze der Reichspost herab. Diese Verringerung der Selbstkosten ermöglichte es dann den Privat-Stadtposten in den verkehrsreichsten Grossstädten mit der Reichspost in erfolgreichen Wettbewerb zu treten.

Am günstigsten lagen diese Verhältnisse in Berlin, wo neben dem stärksten Ortsverkehr das Reichspost-Porto für den Stadtbrief (10 Pf.) doppelt so hoch war wie in den an-

---

*) Die Gesamtzahl der Briefsendungen von Reichspostanstalt zu Reichspostanstalt betrug:

1873: 388 Millionen Sendungen
1885: 784 " "

deren Städten (5 Pf.). Tatsächlich ist ja auch, wie bereits erwähnt, die erste mit Erfolg betriebene Privat-Stadtpost — die Berliner Paketfahrt A.-G. — in Berlin erstanden. Diese Privatpost fand zunächst vielfach Nachahmung: im Jahre 1886 wurden 29, im folgenden Jahr 9 Privat-Stadtposten gegründet. Aber die meisten von diesen Unternehmungen gingen bald wieder ein; vom Jahre 1886 bis 1891 schlossen 29 Anstalten ihren Betrieb. Erst vom Jahre 1892 nahm die Zahl der lebensfähigen Privatunternehmungen allmählich zu. Immerhin gingen auch nach 1892 noch zahlreiche Anstalten ein und im ganzen fanden von 1886 bis 1899 66 Privatposten ein vorzeitiges Ende.

Die Ursachen dieser anfänglich so zögernden und kümmerlichen Entwicklung und der zahlreichen Betriebseinstellungen der Privat-Stadtposten waren mehrfacher Art. Ein Teil der Anstalten konnte sich nicht halten, weil die verkehrswirtschaftlichen Vorbedingungen noch nicht gegeben waren, das Verkehrsbedürfnis in den betreffenden Grossstädten noch nicht so stark entwickelt war, um das Aufkommen privater Betriebe neben der Staatspost zu ermöglichen. Es lagen hier also dieselben Verhältnisse vor, die bis um die Mitte der achtziger Jahre das Aufkommen der Privat-Stadtposten allgemein unmöglich gemacht hatten.

Bei dem grössten Teil der vorzeitig (d. h. vor dem 31. März 1900) eingegangenen Privat-Stadtposten waren aber ihre unzureichenden Leistungen die Ursache ihres baldigen Zusammenbruchs. Diese Anstalten vermochten — vielfach ohne Sachkunde und ohne ausreichende Mittel betrieben — den Ansprüchen des Verkehrs in keiner Weise zu genügen. Es gelang ihnen daher nicht, das Vertrauen des an die guten Leistungen der Staatspost gewöhnten Publikums zu erwerben. Der den Anstalten zufliessende Briefverkehr war infolgedessen so unbedeutend, dass sie den nicht lohnenden Betrieb bald wieder einstellten.

Die ohnehin schwierige Lage vieler mit der Staatspost in hartem Kampfe befindlichen Privat-Stadtposten wurde ferner noch dadurch verschärft, dass ihnen aus ihren eigenen Reihen Konkurrenzanstalten entstanden. In zahlreichen Städten kämpften zwei, ja sogar drei Privat-Briefbeförderungsanstalten zeitweilig heftig miteinander. So finden wir z. B. in Berlin neben der Berliner Paketfahrt A.-G. sowohl in den Jahren 1886/7 als auch 1895/7 je zwei weitere Privat-Stadtposten, beidemal allerdings nur als vorübergehende Erscheinungen. In Hamburg und Frankfurt (Main) bestanden eine zeitlang drei Privat-Briefbeförderungsanstalten, während in Breslau,

Cöln, Beuthen (O.-S.), Danzig, Düsseldorf, Halle (Saale), Leipzig, Plauen (V.), Mainz und Strassburg (Elsass) zeitweise je zwei Privat-Stadtposten gleichzeitig zu wirken versuchten. Ein derartig scharfer Konkurrenzkampf musste naturgemäss die gedeihliche Entwicklung der Privatposten wesentlich beeinträchtigen.

Die angeführten Gründe machen es erklärlich, weshalb von den insgesamt entstandenen rund 144 Privat-Stadtposten 66, also nahezu die Hälfte, ihren Betrieb vorzeitig haben einstellen müssen. Von diesen 66 Anstalten haben 43 nur eine Lebensdauer bis zu einem Jahre erreicht; bei 8 betrug die Lebensdauer 1—2 Jahre; bei 6 2—3 Jahre, bei 3 3—4 Jahre, und nur bei einigen wenigen hat sich die Wirksamkeit auf längere Zeit erstreckt.

Auffällig war bei vielen Anstalten der häufige Wechsel in den Personen der Leiter und Inhaber sowie in der Firmenbezeichnung. Diese vielfachen Änderungen in Verbindung mit den vorher erörterten zahlreichen Betriebseinstellungen gaben der ganzen Entwicklung der Privat-Stadtposten einen Zug von Unruhe und Unbeständigkeit, der dem Gedeihen dieser Anstalten um so abträglicher sein musste, als gerade Verkehrsunternehmungen in erster Linie stetiger Verhältnisse bedürfen.

Scheiden wir aus unseren Betrachtungen die im vorstehenden hauptsächlich behandelten 66 Privat-Stadtposten aus, die ihren Betrieb vorzeitig und meist nach sehr kurzer Wirksamkeit hatten einstellen müssen, so bleiben noch etwa 78 Anstalten. Diese an sich meist erfolgreichen Unternehmungen wurden erst infolge gesetzlichen Eingreifens zur Aufgabe ihres Briefbeförderungsdienstes am 31. März 1900 gezwungen. Es entstanden derartige Unternehmungen:

im Jahre 1885: 1		im Jahre 1892: 1
„ „ 1886: 9		„ „ 1893: 7
„ „ 1887: 2		„ „ 1894: 5
„ „ 1888: 2		„ „ 1895: 10
„ „ 1889: —		„ „ 1896: 19
„ „ 1890: 3		„ „ 1897: 12
„ „ 1891: 1		„ „ 1898: 6

Nach der verhältnismässig lebhaften Gründungstätigkeit im Jahre 1886 vermehrten sich diese Anstalten in den nächsten Jahren nur sehr allmählich. Erst vom Jahre 1893 erfolgt eine schnellere Zunahme. Diese Zunahme erreicht im Jahre 1896 ihren Höhepunkt und nimmt dann vom Jahre 1897, in dem die Pläne der Reichspostverwaltung auf Aufhebung

der Privat-Stadtposten allmählich in die Öffentlichkeit drangen, wieder ab.

Den vorher dargelegten Grundsätzen gemäss musste sich die Entwicklung der Privat-Stadtposten derart vollziehen, dass sich diese Anstalten zunächst in den verkehrsreichsten und damit auch bevölkertsten Grossstädten bildeten. Erst mit der allgemeinen Zunahme des Ortsverkehrs*) wurden auch in den weniger volksreichen Städten allmählich die wirtschaftlichen Vorbedingungen für die Privat-Stadtposten immer günstiger. Die Entwicklung der Privat-Briefbeförderungsanstalten ist im grossen und ganzen tatsächlich in dieser Weise erfolgt: im Jahre 1885 entstand die erste Privatpost in der Reichshauptstadt, während die letzten in den Jahren 1897/8 gegründeten Anstalten sich in den Städten von durchschnittlich 30 000—90 000 Einwohnern bildeten. Vereinzelte Ausnahmen vermögen dieses Gesamtbild nicht wesentlich zu verändern. Diese Ausnahmen beruhten hauptsächlich auf besonderen örtlichen Verhältnissen. Die späte Gründung lebensfähiger Privat-Stadtposten in den Grossstädten Stettin (1895) und Bremen (1896) z. B. ist zweifellos darauf zurückzuführen, dass die in diesen Städten 1886—1887 unternommenen Versuche, Privatposten zu gründen, nach kurzer Zeit völlig gescheitert waren und dass daher der private Unternehmungsgeist Bedenken trug, diese Versuche in denselben Orten alsbald wieder zu erneuern. Die späte Bildung von Privat-Stadtposten in den bayrischen Grossstädten München (1896) und Nürnberg (1895) wird dadurch erklärt, dass in Bayern das Ortsbriefporto (3 Pf.) wesentlich billiger war als im Reichspostgebiete, wo es 5 Pf. und in Berlin sogar 10 Pf. betrug.

Im Jahre 1900, also kurz vor der Aufhebung der Privat-Stadtposten, bestanden 78 Anstalten, von denen 52 erst seit dem Jahre 1894 ins Leben getreten waren. Nach der Einwohnerzahl der Städte verteilten sich diese 78 Anstalten: auf die 33 Grossstädte von mehr als 100 000 Einwohnern entfielen 36 Anstalten; auf die 194 Städte von 20 000—100 000 Einwohnern 41 und auf die 864 Städte von 5 000—20 000 Einwohnern†) 1 Anstalt.

Im Briefbeförderungsdienst der Privatposten wurden im Jahre 1900 2 176 Angestellte beschäftigt; von diesen entfielen

---

*) Die Gesamtzahl der Ortsbriefsendungen betrug im Reichspostgebiete:

1885: 131 Millionen Stück	1895: 235 Millionen Stück
1890: 200 „ „	1900: 458 „ „

†) Schmollers Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft 1904 S. 709.

auf den Betrieb der Berliner Paketfahrt A.-G. allein 986 Personen; 3 Anstalten beschäftigten über 100 und 4 Anstalten über 50 Angestellte.*) Aus diesen Zahlen geht hervor, wie verschieden der Betriebsumfang bei den einzelnen Privatposten war. Während die 8 grössten Anstalten zusammen etwa rund 1500 Personen beschäftigen, entfielen auf die übrigen 70 Unternehmungen insgesamt nur 676 Angestellte, im Durchschnitt also nur 9 Personen. Privat-Stadtposten geringeren Geschäftsumfangs waren z. B. die Anstalten in Darmstadt (6 Besteller), Giessen (1 Besteller), Mainz (4 Besteller), Offenbach (4 Besteller), Strassburg i. Els. (Hansa: 7 Besteller) und Worms (9 Botenfrauen). Vielfach besorgten die Unternehmer allein oder mit Hilfe ihrer Familien die gesamten Geschäfte (Familienbetriebe).

Neben der Beförderung von adressierten Briefsendungen befassten sich die Anstalten fast durchweg noch mit der Verteilung von Zeitungen und Massendrucksachen ohne Aufschrift bestimmter Empfänger, Reklamen, Flugblättern und dgl., mit der Einziehung von Rechnungen, Bestellung von Geldanweisungen und vielfach noch mit der Beförderung von Paketen innerhalb des Ortes und nach ausserhalb. Der Schwerpunkt ihrer Tätigkeit lag jedoch allgemein in der Beförderung adressierter Briefsendungen; aus diesem Betriebszweig zogen sie 66—97 v. H.†) ihrer Bruttoeinnahme und auch ihren Hauptgewinn.

Über die Ertragsverhältnisse der einzelnen Anstalten war schwer etwas Sicheres zu erfahren. Immerhin lässt sich, namentlich aus den für die Aufhebung der Anstalten gewährten gesetzlichen Ablösungen soviel ermitteln, dass ein Teil der Privat-Stadtposten erhebliche Gewinne aus dieser Tätigkeit hat ziehen müssen. Beträgt doch die den Inhabern der Anstalten gewährte Gesamtentschädigung 5949000 M, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Höhe der Entschädigung auf das Zehnfache des Reinertrages eines weiter zurückliegenden Betriebsjahres gesetzlich beschränkt war. Man wird den jährlichen Reingewinn sämtlicher Privat-Stadtposten in der letzten Zeit ihres Bestehens auf mehr als 500000 M annehmen müssen — eine bedeutende Summe, zumal wenn man erwägt, dass die für den Briefbeförderungsbetrieb aufzuwendenden Anlage- und Betriebskapitalien nicht erheblich waren. Als derartige Aufwendungen kamen hauptsächlich nur in Betracht:

---

*) Deutsche Verkehrszeitung No. 11 vom 16. 3. 00.

†) zu vgl. Begründung zum Entwurf eines Ges., betreffend einige Änderungen von Bestimmungen über das Postwesen. Archiv 1899 S. 154 uff.

die Miete für die Geschäftsräume; die Kosten für die Beschaffung der Möbel, Briefkasten, Formulare, Wertzeichen, Uniformen usw. und die Besoldungen und Löhne.

---

4. Entwicklungsgeschichte der Privat-Stadtposten.

b. im besonderen

Wie vorher ausgeführt, war der Geschäftsumfang der einzelnen Privatposten ausserordentlich verschieden. Vom Grossbetrieb bis herab zum Familienbetrieb waren alle Betriebsformen vertreten. Um ein zutreffendes Bild von dem Privatpostwesen zu gewinnen, ist es daher notwendig, einzelne Privatpostanstalten, die als charakteristische Beispiele der verschiedenen Betriebsarten gelten können, näher zu betrachten.

Wir beginnen mit der Entwicklungsgeschichte des grössten Privatunternehmens. Im Jahre 1885 übernahm die Berliner Paketfahrtgesellschaft,*) die sich im Jahre 1884 zum Zwecke der Beförderung von Paketen in Berlin gebildet hatte, die Einsammlung und Bestellung zunächst von Drucksachen, dann auch von Briefen innerhalb Berlins. Der anfänglich kleine Betrieb ohne regelmässige Bestellungen entwickelte sich in kurzer Zeit. Schon nach Jahresfrist waren 170 Briefträger tätig. Die Sendungen wurden bei rund 500 Annahmestellen angenommen, von dort 4, später 6 Verteilungsstellen fünfmal täglich zugeführt und in 3 Bestellungen 7—11 V. 1½—5 N. und 6½—8½ N. abgetragen. Es sollen im ersten Jahre des Bestehens der Briefbeförderungsanstalt 10000 — 12000 Briefe und Drucksachen usw. täglich bestellt worden sein. Die Taxen betrugen für:

	verschlossene Sendungen	offene Sendungen
bis 50 g	3 Pf.	2 Pf.
über 50 — 250 g	4 Pf.	3 Pf.

Bei Auflieferung grösserer Massen fanden Ermässigungen statt. Auch wurden Sendungen ohne Aufschrift aufgrund von Listen, welche die Namen der Empfänger enthielten, bestellt.

Später wurden auch Korrespondenzkarten, Stadtbriefzettel, Einschreibbriefe, Anweisungen, Aufträge und Eilsendungen eingeführt.

---

*) Archiv für P. u. T. 1903 S. 229 uff.

Die Tätigkeit der Anstalt umfasste ausserdem: Paketverkehr in der Stadt Berlin und den Vororten, Beförderung von Reisegepäck von und zu den Bahnhöfen, Express-Paketverkehr nach 62 Städten Deutschlands, Spedition, Einziehung von Quittungen, Vereinsbeiträgen usw.

Die guten Erfolge, welche die Anstalt erzielt hatte, führten schon im Jahre 1886 zur Errichtung zweier neuer Privatbriefbeförderungsanstalten — Hansa und Deutsche Privatpost Lloyd —, die jedoch nur kurze Zeit bestehen konnten.

Der Briefverkehr nahm stetig zu. Namentlich wandte sich der Stadtbriefverkehr der kleinen Leute und der Massendrucksachenverkehr zahlreicher Geschäfte der Privatpost zu.

Die Geschäftsberichte der Berliner Paketfahrt A.-G. haben über den Umfang des Stadtbriefverkehrs niemals ziffermässigen Aufschluss gegeben, sondern immer nur hervorgehoben, dass der Briefverkehr sich fortgesetzt einer gesunden Entwickelung erfreue. Hierfür sprach auch der Umstand, dass inzwischen 18 Verteilungs- und Bestellanstalten eingerichtet und die werktäglichen Bestellungen auf 4 vermehrt worden waren. Dass diese günstige Entwicklung auch in anderen Kreisen beobachtetet wurde, geht daraus hervor, dass im Jahre 1895 wieder zwei Unternehmungen — Berliner Privatpost und Spedition und Berliner Verkehrsanstalt — entstanden, die durch noch billigere Taxen und Einführung neuer Dienstzweige z. B. eines besonderen Eilbriefdienstes der B. P.-F. A.-G. Konkurrenz zu machen suchten. Allein auch sie vermochten sich nur kürzere Zeit zu halten; die eine wurde von der B. P.-F. A.-G. aufgekauft, die andere löste sich auf. Die Berliner Paketfahrt A.-G. blieb nunmehr die alleinige Privatpost in Berlin, bis auch sie zum 1. April 1900 ihren Betrieb einstellen musste.

Der Umfang des Briefverkehrs der Privatpost betrug: im Jahre 1898 *)

89 Millionen Stadtsendungen, darunter
45 " geschlossene Briefe und **)
8 Millionen Sendungen ohne Aufschrift,

im Jahre 1899/1900 ***), dem letzten Betriebsjahr,

---

*) Archiv für P. u. Tel. 1903 S. 230 uff.

**) Vergleichsweise sei dazu bemerkt, dass sich die Gesamtzahl der durch die Reichspost in Berlin im Jahre 1898 bestellten Ortssendungen auf rund 77 Millionen, darunter 35 Millionen verschlossene Briefe belief und dass die von der Privatpost bestellten Sendungen mit Aufschrift 47 v. H. der im Jahre 1897 durch die Berliner Reichspostanstalten insgesamt (Orts- und Fernverkehr) bestellten Sendungen betrugen.

***) Haass, die Geschichte des Postwesens S. 169.

53 450 000 Drucksachen und Karten,
{ 33 001 400 geschlossene Briefe
{ 13 226 000 eingeschriebne Briefe
1 708 000 Geldanweisungen und
1 208 000 eingezogene Quittungen.

An Paketen sind von der Berliner Paketfahrt A.-G. befördert worden: im Jahre 1886/7 1 386 861 Stück
= = 1894/5 2 246 378 = *)

Die Zahl der von der Privatpost aufgestellten Briefkasten betrug 2200; in ihrem Briefbeförderungsdienst waren schliesslich 986 Angestellte tätig. Von diesen wurden 513 Bedienstete nach Auflösung der Anstalt von der Reichspost mit insgesamt 905 000 M abgefunden; die übrigen traten in den Reichspostdienst über.

Die Überleitung dieses erheblichen Stadtbriefverkehrs auf die Reichspost vollzog sich seiner Zeit ohne nennenswerte Störungen oder Schädigungen des Publikums. Ein Bild von der Bedeutung des Berliner Stadtbriefverkehrs und der für ihn bestehenden Einrichtungen nach Aufsaugung des Privatpostbetriebes geben die nachfolgenden dem Jahre 1903 entnommenen Zahlen.

Die Zahl der Stadtbriefsendungen betrug 206 Millionen jährlich oder 566000 Stück täglich. Zur Einlieferung dienten 112 Stadtpostanstalten und 1637 Briefkasten. An der Bestellung, die auch die Sendungen von ausserhalb umfasst, beteiligten sich 3165 Besteller bei 57 Bestellpostanstalten mit werktäglich 9 und Sonntags 1 Bestellung. Für das Sortiergeschäft waren 1700 Mann ausgebildet. Zum Austausche der Sendungen wurden 53 Wagen, 104 Pferde und 104 Postillione verwendet. †)

Über die Ertragsverhältnisse der Berliner Paketfahrt A.-G. ist folgendes bekannt geworden. Im ersten Geschäftsjahre war ein Verlust von 252000 M zu verzeichnen; auch in den folgenden Jahren waren die Betriebsergebnisse wenig günstig, so dass eine Dividende nicht zur Verteilung gelangen konnte. Später stieg die Dividende schnell von 6 auf 10, 11, 13, 18 v. H. und betrug im Jahre 1896 25 v. H., im Jahre 1897 20 v. H. Der Gesamtreingewinn einschliesslich Tantièmen belief sich nach dem Geschäftsbericht für

1895/6 auf 289 000 M
1896/7 auf 228 000 M
1897/8 auf 252 000 M

---

*) Berlin und seine Eisenbahnen 1846—1896 Teil II, S. 71.
†) Archiv für P. und Tel. 1903 S. 236.

im Durchschnitt also auf 256 477 M. Das Aktienkapital betrug im Jahre 1898 eine Million Mark; der Kurs der Aktien stand am 26. März 1898 auf $302^1/_2$. *)

Die für die Aufhebung der Anstalt aus der Reichspostkasse gezahlte Entschädigungssumme belief sich auf 2 700 000 M.

Die Berliner Paketfahrt A.-G. trat mit dem 1. April 1900 in Liquidation. Als Grund hierfür wurde angeführt: „weil bei der grossen Organisation und den einer Aktien-Gesellschaft anhaftenden Lasten eine angemessene Verzinsung des angelegten Kapitals nicht mehr in Aussicht stehe, nachdem die Briefbeförderung, durch welche die Gesellschaft ihre grossen Verdienste gefunden habe, ausgeschieden sei; der Speditionsbetrieb habe nur mässigen Nutzen gebracht, die Paketbeförderung aber meist Zuschuss erfordert“ **).

Der günstigen Beurteilung, welche die Leistungen dieser Privatpost allseitig erfahren hatten, gaben die „Ältesten der Kaufmannschaft in Berlin“ folgendermassen Ausdruck: „Wie wir dem Reichstage in einer Eingabe vom März 1899 dargelegt, haben wir die Unterdrückung der Privatposten nicht gern gesehen, weil die hiesige, von der Berliner Paketfahrt-Gesellschaft betriebene, durchaus zufriedenstellend und mit ihrem 3 Pf. Porto für den geschlossenen Brief immer noch billiger gearbeitet hat, als die Reichspost mit dem 5 Pf. Porto zu tun verspricht; die Differenz wird namentlich dem kleineren örtlichen Geschäftsverkehr fühlbar werden. Auch manche andere Erleichterung, welche der kaufmännischen Leitung der Privatposten verdankt war, vermisst der geschäftliche Verkehr mit Bedauern bei der Reichspost: so z. B. die Beförderung nicht mit Wertzeichen versehener Sendungen gegen Pauschalvergütung, die Besorgung von Inkassis, die besonderen Preisnachlässe für Postsachen von wohltätigen und gemeinnützigen Vereinen. Im allgemeinen ist zu bedauern, dass eine Konkurrenz des Staatsbetriebes beseitigt wird, welche einen lehrreichen Beweis dafür geliefert hat, wieviel geringer die Leistungen der Staatsanstalt bezahlt zu werden brauchten, um doch noch einen angemessenen Unternehmergewinn für den Staat abzuwerfen“ ***).

Der Verein Berliner Grundeigentümer S. O. führte in einer Eingabe vom 23. 4. 1898 an den Reichstag aus: „Die Berliner Paketfahrt A.-G. hat sich das volle Vertrauen in den

---

*) Gustav Cohn Nationalökonomie des Handels- und Verkehrswesens S. 991.

**) Deutsche Verkehrszeitung No. 50 vom 14. 12. 00.

***) Bericht über Handel und Industrie in Berlin vom Jahre 1899 (S. 72).

breitesten Schichten der Bevölkerung und auch besonders in den Kreisen des minder gut situierten Publikums in so hohem Grade zu erwerben verstanden und bei den bestehenden überaus niedrigen Tarifsätzen Leistungen dargetan, wie sie bei einem Reichs- oder Staatsinstitut tatsächlich zur allseitigen Zufriedenheit nicht besser geschaffen werden konnten."

Wies der Briefpostbetrieb der Berliner Paketfahrt A.-G., dessen Entwicklung durch die grosse Differenz zwischem dem Reichspost- und Privatpost-Briefporto 10 — 3 = 7 Pf. und den gewaltigen Umfang der „Provinz" Berlin begünstigt wurde, riesige Verkehrsziffern auf, so stellte die Privat-Stadtbrief-Expedition „Mercur" in Hannover mehr eine mittlere Grösse dar. Diese Privatpost wurde am 1. November 1886 gegründet *), gehörte also ebenfalls mit zu den ältesten.

Die Portosätze betrugen für:

geschlossene Briefe bis 250 g	2½	Pf.
Postkarten	2½	⸗
Kartenbriefe	3	⸗
Warenproben bis 250 g	2½	⸗
Drucksachen bis 50 g	1½	⸗
⸗ über 50 bis 250 g	2½	⸗
eingeschriebene Briefe und Karten	10	⸗
Geldanweisungen bis 50 M	10	⸗
⸗ über 50 — 100 ⸗	15	⸗
⸗ ⸗ 100 — 200 ⸗	20	⸗
⸗ ⸗ 200 — 300 ⸗	25	⸗
Geldaufträge (Erhebungen) bis 50 ⸗	10	⸗
⸗ über 50 — 100 ⸗	15	⸗
⸗ ⸗ 100 — 200 ⸗	20	⸗
⸗ ⸗ 200 — 300 ⸗	25	⸗
Eilbriefe	15	⸗
⸗ (bei der Abholung v. Absender)	25	⸗
Pakete	15	⸗
⸗ (bei der Abholung v. Absender)	25	⸗
Verteilung unadressierter Sendungen für das Stück	1	⸗

Bei gleichzeitiger Auflieferung von mindestens 5000 (10000) Sendungen einer Gattung wurden 10 (20) v. H. Rabatt gewährt.

Bei Aufgabe von mindestens 2000 Stück war Barfrankierung zulässig; sonst hatte die Entrichtung des Portos durch Verwendung der von der Privatpost ausgegebenen Freimarken zu erfolgen.

---

*) Dieckmann, die deutschen Privatposten S. 15 uff.

Der Bestellbezirk umfasste die Stadt Hannover mit Herrenhausen, Hainholz, Vahrenwald, List und Kleefeld. Im Jahre 1896 wurde in dem dicht bei Hannover gelegenen Orte Linden (50 000 Einwohner) eine Nebenstelle des Mercur eingerichtet und die Wirksamkeit der Privatpost auch auf diesen Ort ausgedehnt.

Der Verkauf der Wertzeichen erfolgte ausser in den beiden Geschäftsstellen in Hannover und Linden auch bei den Bestellern und in 500 (später 650) Geschäften. Die Zahl der Briefkasten betrug 314 (die der Reichspost 224). Die Bestellung der Sendungen fand anfänglich dreimal, seit 1891 viermal (in den Aussenbezirken zweimal) täglich statt, während die Reichspost sechsmal täglich bestellte. Die Briefkasten der Privatpost wurden viermal (in den Aussenbezirken zweimal) täglich geleert.

Der jährliche Verkehrsumfang*) betrug:

	geschlossene Briefe	Postkarten	Drucksachen usw	unadressierte Sendungen	Gesamtverkehr
1890	—	—	—	—	1 682 100
1891	999 700	—	—	—	2 103 100
1892	1 304 600	—	—	—	2 923 700
1893	1 740 400	—	—	—	3 806 700
1894	2 074 100	—	—	—	4 308 150
1895	2 421 900	684 900	1 825 800	22 400	4 955 000
1896	2 867 200	840 400	2 170 500	70 700	5 948 800
1897	3 294 300	987 200	2 400 000	225 600	6 907 100
1898	3 845 100	1 036 600	3 246 200	137 600	8 265 500
1899	4 000 000	1 500 000	3 000 000	100 000	8 600 000

In der Zeit vom 1. 11. 1896 bis 31. 12. 1897 wurden 1917 Pakete befördert,

Im Jahre 1897 wurden 215 432 M auf Anweisungen eingezahlt und 245 300 M auf Postaufträgen eingezogen; im Jahre 1898 19 238 Anweisungen über 388 659 M und 31 901 Aufträge über 415 346 M. In diesem Jahre (1898) betrug die Zahl der beförderten Einschreibsendungen 29 165.

Das Personal der Privatpost bestand im Jahre 1886 aus dem Leiter, 3 Bureauangestellten und 30 Bestellern; bis zum Jahre 1900 war die Zahl der Bureauangestellteu auf 7 und die der Besteller auf 103 gestiegen. Die Besoldungen der Bureauangestellten betrugen im Durchschnitt 1397 M jährlich

---

*) Jahresbericht der Handelskammer zu Hannover 1899 S. 82.
Dieckmann, die deutschen Privatposten S. 15. uff.
Gustav Cohn, Nationalökonomie des Handels- und Verkehrswesens S. 991.

(Mindestbetrag 900 M; Meistbetrag 1680 M). Die Besteller bezogen im Durchschnitt 1002 M jährlich (Mindestbetrag 864 M; Meistbetrag 1002). Insgesamt erhielten die 110 Angestellten im Jahre 1900 104244 M Gehalt. Bei der Aufhebung der Privatpost wurden abgefunden:

der Betriebsleiter mit 15833 M, 72 Angestellte mit zusammen 91819 M; 35 Angestellte traten in den Reichspostdienst über.

Die jährliche Gesamteinnahme des Mercur betrug in der letzten Zeit seines Bestehens rund 175000 M, der Reingewinn durchschnittlich 16 v. H. der Einnahme. Die Einnahme rührte zum ganz überwiegenden Teil (97 v. H.) aus der Beförderung der adressierten Briefe, Postkarten, Drucksachen und Warenproben her. Verhältnismässig geringfügig war demgegenüber die Einnahme aus dem Anweisungs- und Auftragsverkehr, aus der Verteilung unadressierter Sendungen und aus dem Paketverkehr. Der am 1. 11. 1896 von der Privatpost aufgenommene Paketdienst hatte überhaupt im Gegensatz zu den übrigen Geschäftszweigen beim Publikum wenig Anklang gefunden und war zurückgegangen. (Durchschnittlich 3 Pakete täglich).

Der grösste Teil der Ausgaben (mehr als 80 v. H.) entfiel auf die an die Angestellten gezahlten Gehälter und die den Bestellern und Verkaufstellen gewährten Rabatte (10 v. H.) für den Wertzeichenverkauf.

Die an den Mercur für die Auflösung des Betriebes gezahlte gesetzliche Abfindungssumme betrug:

a) für tatsächlichen Schaden		
Entwertung des Inventars	5973	M.
" der Dienstkleidung	135	"
Herstellungskosten für Wertzeichen	1678	"
Miete für Geschäftsräume 1. 4.—30. 9. 00	2100	"
Wertminderung des Mercur-Hauses (aufgrund gerichtlicher Entscheidung)	42000	"
sonstige Auflösungskosten	1279	"
	53165	M
b) für entgangenen Gewinn	208878	"
Zusammen	262043	"

Die Privat-Stadtpost Mercur in Hannover war eine der am besten geleiteten Briefbeförderungsanstalten und genoss das Vertrauen des Publikums, wovon u. a. auch 7000 von der Privatpost gesammelte Anerkennungsschreiben Zeugnis ablegten. Von den Behörden bedienten sich des Mercur: der Magistrat, das Landesdirektorium und das Bezirkskom-

mando. Auch die zuständige Handelskammer urteilte sehr günstig über den Geschäftsbetrieb der „vorzüglich arbeitenden Privatpost," sie hob insbesondere hervor, dass „Beschwerden, wie sie etwa in anderen Städten mit mehr oder weniger Recht über die dortigen Privatpostanstalten erhoben würden, für den Mercur in Hannover nicht zuträfen"*).

Wie aus den vorher mitgeteilten Zahlen hervorgeht, waren die finanziellen Ergebnisse des Gesamtunternehmens recht günstige. Der Betrieb der Zweiganstalt in Linden erforderte zwar einen geringfügigen Zuschuss (jährlich etwa 1100 M) wurde aber aufrecht erhalten, um zu verhindern, dass sich dort später nach der Eingemeindung dieses Vororts in Hannover ein Konkurrenzunternehmen auftat. Auch sonst bewies die Leitung der Privatpost geschäftlichen Weitblick. So wurde z. B. für die Unterbringung des Privatpostbetriebes ein eigenes Haus (Mercur-Haus) erbaut und für diesen Zweck besonders eingerichtet.

Wesentlich jünger als die soeben behandelten Stadtposten war die am 2. 9. 1893 eröffnete Stadtbriefbeförderung Lipsia in Leipzig. In dieser Stadt war zwar bereits im November 1886 eine Privat-Stadtpost — Brief- und Paketverkehr R. Häselbarth — gegründet worden. Dieses Unternehmen vermochte aber nicht das Vertrauen des Publikums zu erwerben. Bei dem häufigen Wechsel des Personals und der durchaus mangelhaften Beschaffenheit der Bestelleinrichtungen waren, zumal bei der Austragung der Neujahrsbriefe, so grobe Unregelmässigkeiten zu Tage getreten, dass in den Zeitungen fast täglich missfällige Kritiken**) erschienen, welche das Publikum warnten, die Privatpost weiter zu benutzen. Dieses Unternehmen ging daher bereits am 22. 2. 1887 wieder ein. Auch der am 18. 8. 1892 entstandene Courier, Briefbeförderung für Leipzig und Vororte, hatte nur eine kurze Lebensdauer. Nachdem er im Mai 1893 seinen Besitzer gewechselt hatte, wurde er im Juli desselben Jahres von der im Mai eröffneten neuen Privat-Stadtpost, Inhaber Bayer & Co., aufgekauft. Auch dieses Unternehmen — das dritte in Leipzig — schloss bereits am 31. Januar 1894 seinen Betrieb. Von diesem Zeitpunkt ab blieb die Lipsia die einzige Privat-Briefbeförderungsanstalt in Leipzig.

Diese Anstalt befasste sich mit der Bestellung von Briefen, Postkarten, Drucksachen, Warenproben, Einschreibsendungen,

---

*) Jahresbericht der Handelskammer in Hannover 1897 S. 58 und 1899 S. 82.

**) zu vgl. Leipziger Tageblatt vom 10., 23. und 25. Februar 1887 und Leipziger Nachrichten vom 24. Februar 1887.

Postanweisungen, Aufträgen und Paketen sowie mit der Verteilung von Prospekten, Zirkularen, Zeitungen ohne bestimmte Adresse (aufgrund von Listen usw.). Auch zog sie Geldbeträge namentlich für Lotteriekollektöre ein.

Die Tarife waren folgendermassen festgesetzt:

Briefe bis 250 g	3 Pf.
„ „ 500 „	5 „
Lipsiakarten	$2\frac{1}{2}$ „
Kartenbriefe	$3\frac{1}{2}$ „
Warenproben bis 250 g	3 „
Drucksachen bis 50 g	2 „
„ „ 250 „	3 „
„ „ 500 „	5 „
„ „ 1000 „ . . .	10 „
Pakete bis 1000 g	10 „
Geldaufträge bis 100 M	15 „
Geldanweisungen bis 100 M . .	15 „
Einschreibsendungen bis 250 g	15 „
Rückscheingebühr	10 „

Die Wirksamkeit der Lipsia erstreckte sich auf Leipzig Ort und die Vororte, soweit diese eingemeindet waren.

Die Zahl der Markenverkaufstellen, denen für den Wertzeichenvertrieb ein Rabatt von 10 v. H. gewährt wurde, betrug 200, die Zahl der Briefkasten anfänglich 355, später 519.

Die Bestellung wurde zunächst werktags viermal später nur dreimal ausgeführt, während die Reichspost in Leipzig sechsmal, in den Vororten vier- bis sechsmal bestellt.

Der jährliche Verkehrsumfang betrug nach den Veröffentlichungen der Privatpost:

	geschlossene Briefe	Lipsiakarten	Lipsia-Kartenbriefe	Einschreibsendungen	Drucksachen, Zeitungen
im ersten Geschäftsjahre 1893/4	765 816	580 130	92 200	3 130	1 249 254
im zweiten Geschäftsjahre 1894/5	1 673 240	643 821	111 249	4 567	1 462 443
im dritten Geschäftsjahre 1895/6	2 213 827	819 966	121 631	6 279	1 768 284

5 362	Geldsendungen	über	91 154 M
6 978	Geldaufträge	„	141 367 „
8 754	Geldanweisungen	„	193 977 „

Die Geschäfte der Privatpost wurden versehen im Jahre 1900:

der Bureaudienst von 3 Personen,
der Bestelldienst von 52 Boten.

Bei stärkerem Verkehr wurden noch Aushelfer eingestellt.

Die Besoldung der Bureauangestellten betrug 1200 bis 1800 M jährlich.

Die Boten erhielten an Tagelohn:

in den ersten 2 Dienstjahren 2,— M
nach dem 2. Dienstjahre 2,10 „

in jedem folgenden 2. Dienstjahre täglich 10 Pf. mehr. Die Boten waren mit vierzehntägiger Kündigung angestellt und hatten eine Kaution von 50 M zu stellen. Die Dienstkleidung, deren Wert für Kopf und Jahr auf etwa 25 M zu veranschlagen war, lieferte die Anstalt; ausserdem erhielten die Boten 10 v. H. von ihrem Markenerlös (im Durchschnitt 44 M jährlich). Die Invaliden- und Krankenkassenbeiträge zahlte ebenfalls der Unternehmer zum vollen Betrage (für Kopf und Jahr etwa 20 M).

Das jährliche Einkommen der 37 entschädigten Angestellten betrug:

1	Sekretär mit	$4^{3}/_{4}$ Dienstjahren	. . . . 2 500 M
6	Besteller mit	$6^{1}/_{2}$ „	. 950—1 050 „
5	„ „	5—6 „	. . . . 950 „
6	„ „	3—4 „	. . . . 900 „
10	„ „	2—3 „	. . 800—850 „
6	„ „	1—2 „	. . 750—800 „
2	„ „	—1 Dienstjahr	. . . . . 750 „
1	Buchbinder mit	$6^{1}/_{2}$ Dienstjahren	. . 1068 „

Das durchschnittliche Lebensalter der Angestellten war 37 Jahre (Mindestalter 22, Höchstalter 69 Jahre).

Das wöchentliche Leistungsmass der Bureauangestellten betrug etwa 72 Stunden (werktäglich 11, Sonntags 6 Stunden), das der Boten etwa 80 Stunden (werktäglich $12^{1}/_{2}$, Sonntags 5 Stunden).

Von den insgesamt 55 Angestellten wurden nach Auflösung der Anstalt 37 mit insgesamt 28 838 M entschädigt; 13 traten in den Reichspostdienst über.

Das finanzielle Ergebnis des Unternehmens war folgendes:

es betrug die Gesamteinnahme für den dreijährigen Zeitraum 1. 9. 1894—31. 8. 1897, 217 497 M.

Davon kamen auf aus der Beförderung der adressierten Briefe, Postkarten, Drucksachen, Warenproben 209 667 M (96,4 v. H.)

Auf den Anweisungs- Auftrags- und Paketverkehr, sowie auf die Verteilung nicht adressierter Sendungen entfielen nur 7 830 M (=3,6 v. H.). Die Gesamtausgaben (einschl. der Abschreibungen usw.) beliefen sich auf 161 754 M, mithin der Gesamt-Reingewinn auf 59 827 M = 27 v. H. der Gesamteinnahmen.

Der jährliche Reingewinn betrug im Durchschnitt 19000 M und erreichte im günstigsten Geschäftsjahr die Höhe von 32000 M.

Das Anlage- und Betriebskapital der Anstalt war auf 8756 M zu schätzen.

Die an die Lipsia für die Auflösung des Betriebes gezahlte gesetzliche Abfindungssumme belief sich auf:

a) für tatsächlichen Schaden	
Entwertung des Inventars	2079 M
Miete	476 „
Auflösungskosten	2422 „
	4977 M
b) für entgangenen Gewinn	178766 „
	183743 M

Ausser dem Privatpublikum bedienten sich der Lipsia der Stadtrat von Leipzig, die Ortskrankenkasse, Handelskammer, Gewerbekammer, Sächsisch-Thüringische Eisen- und Stahlberufsgenossenschaft, das Ortspolizeiamt, Standesamt und das Landwehr-Bezirkskommando. Bei den Landtagswahlen hatte der Stadtrat 21000 Ausweisschreiben durch die Privatpost verteilen lassen. Der Betrieb der Lipsia wurde gut geleitet und wickelte sich ordnungsmässig ab; bei Verkehrssteigerungen (z. B. zu Neujahr) wurde durch Personalvermehrung für eine glatte Erledigung der Geschäfte gesorgt.

Die Privat-Stadtbriefbeförderung Hansa in Königsberg (Pr.) wurde am 1. September 1894 eröffnet und ohne Unterbrechung bis zum 31. März 1900 betrieben.

Ihr Geschäftsbetrieb erstreckte sich auf die Stadt Königsberg (Pr.) und die Vororte, von denen Mittelhufen und Kalthof eigene Reichspostanstalten besitzen.

Die Tarife waren folgendermassen festgesetzt:

Briefe bis 250 g	3 Pf.	Geldaufträge	
Hansakarten	3 „	von 50 bis 150 M	20 Pf.
Kartenbriefe	4 „	Geldsendungen	
Warenproben b. 250 g	3 „	bis 50 M	10 „
Drucksachen bis 50 „	2 „	„ 100 „	15 „
„ 250 „	3 „	„ 200 „	20 „
Pakete bis 1000 g	10 „	für das Einschreiben	
„ „ 2000 „	15 „	der Sendungen	10 „
Geldaufträge		Eilbriefe für je 1 km	10 „
bis 50 M	15 „		

Infolge der fast allgemein zugestandenen Preisnachlässe betrug das Drucksachenporto in Wirklichkeit allerdings nicht mehr als 1½ Pf. für das Stück.

Ausserdem befasste sich die Hansa mit der Verteilung von Massen-Drucksachen ohne Aufschrift gegen eine Gebühr von 5—10 M für 1000 Stück, mit der Einziehung von Vereinsbeiträgen usw. gegen eine Gebühr von 5 Pf. für jede Quittung bz. 3—5 v. H. der eingezogenen Summe und mit der Bestellung von Zeitungen. Die Bestellgebühr für Zeitungen war etwas niedriger festgesetzt als bei der Reichspost.

Die Zahl der Briefkasten betrug anfänglich 27, im Jahre 1896 120 und 1900 165, die Zahl der Reichspostbriefkasten 140.

Die Bestellung wurde werktags viermal und Sonntags einmal ausgeführt, während die Reichspost werktags fünfmal bestellt.

Der jährliche Verkehrsumfang der Hansa betrug schätzungsweise:

1896	1 318 528	Briefsendungen (Briefe, Postkarten, Drucksachen und Warenproben).
1899	1 050 000	Briefe
	525 000	Postkarten
	525 000	Drucksachen und Warenproben
	365 000	Zeitungen
	3 650	Geldaufträge
	3 650	Geldsendungen
	73 000	offene Sendungen ohne Adresse
zusammen	2 545 300	Stück.

Die Geschäfte der Hansa wurden versehen (Stand vom 31. 3. 00.): Leitung, Aufsicht, Buch- und Kassenführung von den beiden Inhabern.

Markenverkauf, Abfertigung der Besteller usw. von 3 Angestellten.

Bestelldienst von 43 Boten (1896: 16, 1897: 40 Boten).

Die jährliche Besoldung der Bureauangestellten betrug im Durchschnitt 1301 M (Mindestbetrag 990 M, Meistbetrag 1500 M). Die Boten erhielten durchschnittlich 929 M (Mindestbetrag 756 M, Meistbetrag 1015 M). In die Besoldung sind der Wert, der den Angestellten von der Anstalt gelieferten Dienstkleidung und die Beiträge zur Invaliden- und Krankenversicherung, die von der Unternehmerin zum vollen Betrage gezahlt wurden, anteilmässig eingerechnet. Ebenso ist in die Besoldung der Boten die ihnen gewährte Provision 10 v. H. vom Wertzeichenverkauf (im Durchschnitt 68 M jährlich) enthalten.

Das Lebensalter der Angestellten betrug im Durchschnitt 30 Jahre (Mindestalter 19; Höchstalter 43 Jahre).

Das wöchentliche Leistungsmass der Boten betrug etwa 68 Stunden. Jeder 3. Sonntag war dienstfrei. Sämtliche Bedienstete waren auf Kündigung angestellt; während der Militärdienstzeit wurden ihnen ihre Stellen offen gehalten.

Von den 46 Angestellten wurden nach Auflösung der Anstalt 20 mit insgesamt 13191 M (Mindestbetrag 134 M, Höchstbetrag 1750 M) entschädigt. 26 traten in den Reichspostdienst über.

Die jährliche Gesamteinnahme der Hansa betrug in der letzten Zeit ihres Bestehens rund 76 000 M, der Reingewinn durchschnittlich 21 v. H. der Einnahme.

Auch bei der Hansa wurde der grösste Teil der Einnahmen (96 v. H. der Gesamteinnahme) durch die Beförderung der adressierten Briefe, Postkarten, Drucksachen und Warenproben aufgebracht.

Das Anlage- und Betriebskapital der Anstalt war auf 6 300 M zu veranschlagen.

Die an die Hansa für die Auflösung des Betriebes gezahlte gesetzliche Abfindungssumme belief sich auf:

a. für tatsächlichen Schaden

Entwertung des Inventars .	2 050 M
Miete	787 „
Auflösungskosten	769 „
	3 606 M

b. für entgangenen Gewinn . . .	102 669 M
Zusammen	106 275 M

Der Betrieb der Hansa wurde gut geleitet. Auffällige Verluste von Briefsendungen oder Verletzungen des Briefgeheimnisses sind nicht bekannt geworden. Die Privatpost wurde ihrer Billigkeit und Zuverlässigkeit wegen von fast allen kaufmännischen Geschäften und Buchhandlungen, von Ärzten, Generalagenten usw. gern benutzt. Von Behörden hatten sich der Magistrat und die Einkommensteuer-Veranlagungskommission (nach Vereidigung der Boten durch den Vorsitzenden) ihrer bedient. Die Geschäfte der Hansa wurden kaufmännisch, übrigens in den einfachsten Formen betrieben; den Wünschen des Publikums wurde weitestes Entgegenkommen bewiesen unter Gewährung besonderer Vorteile an diejenigen, die die Privatpost häufiger benutzten.

Das Vorsteheramt der Kaufmannschaft in Königsberg sprach sich in seinem Bericht vom Jahre 1899 (S. 25 u. 26) folgendermassen über die Aufhebung der Privatpost aus: „Die Erhöhung des zulässigen Gewichts für den gewöhnlichen Brief auf 20 g und die Ermässigung des Portos für offene

Briefsendungen im Ortsverkehr sind erfreuliche Neuerungen. Gegenüber diesen Erleichterungen steht die Unterdrückung der Privatpostanstalten. In Königsberg wird sie namentlich von mittleren und kleineren Gewerbetreibenden, die sich in grossem Massstabe zur Beförderung geschlossener Briefe der Privatpost bedienten und hierfür lediglich ein Porto von 3 Pf. zahlten, unliebsam empfunden. Als weiterer Nachteil hat sich herausgestellt, dass nunmehr auch die Gelegenheit zum billigen Inkasso kleiner Beträge im Orte fortgefallen ist. Die Privatpost besorgte dieses Inkasso zu sehr billigen Gebühren. Der Weiterbetrieb solcher Inkassogeschäfte durch Privatanstalten ist zwar gesetzlich nicht verboten. Allein lediglich für solche Zwecke tätig zu sein würde für eine Privatanstalt nicht lohnen. Dieses Inkasso war nur möglich als Nebenbetrieb der Privatpost."

Nachdem wir im vorstehenden eine Anzahl gut geleiteter und erfolgreicher Privatpostbetriebe näher behandelt haben, müssen wir, um ein vollständiges Bild von der Entwicklungsgeschichte der Privat-Stadtposten zu erhalten, uns auch den weniger erfreulichen Erscheinungen auf diesem Gebiete zuwenden. Die meisten dieser erfolglosen Anstalten gehörten, wie bereits früher ausgeführt, den Jahren 1886 bis 1888 an, als der zunehmende Betrieb der Berliner Paketfahrt A.-G. ein förmliches Gründungsfieber in Privatpostunternehmungen gezeitigt hatte. Ein charakteristisches Beispiel für diese kurzlebigen Anstalten bilden die gleichzeitig in Breslau, Hamburg und Bremen von einem Unternehmer mit abenteuerlicher Vergangenheit errichteten Privat-Stadtposten, die sämtlich die Bezeichnung **Hammonia** führten. Die Anstalt in Breslau wurde am 28. Dezember 1886, also in der Zeit des stärksten Briefverkehrs, gegründet, versagte aber bereits völlig beim Jahreswechsel, da es die Bestellung der in grosser Zahl eingegangenen Neujahrssendungen nicht rechtzeitig auszuführen vermochte. So zog sich die Austragung der am 31. Dezember aufgegebenen Sendungen noch bis zum 12. Januar 1887 hin. Neben dieser überaus lässigen Briefbestellung fanden auch wiederholt Briefverluste grössten Umfanges statt.*) Ein ansehnliches Paket unbestellter Hammoniabriefe wurde in der Oder treibend aufgefischt. Ähnliche Funde wurden auf Hausfluren, in Müllkästen usw. gemacht. Nachdem der Unternehmer am 16. Februar 1887 unter Mitnahme der Kasse und nach Veruntreuung erheblicher Kautionsbeträge geflüchtet war, schloss die Kriminalpolizei das Bureau

*) zu vgl. Schlesische Volkszeitung vom 4. 1. 1887; Schlesische Zeitung vom 9. 1. 1887 und 25. 2. 1887; Schlesisches Morgenblatt No. 9 vom 12. 1. 1887; Breslauer Zeitung vom 19. 2. 1887.

und beschlagnahmte die vorhandenen Bücher. Im Geschäftslokal wurde noch eine grosse Zahl unbestellter Briefe vorgefunden. Neben den 39 Angestellten, die ihren rückständigen Lohn sowie die Kaution einbüssten und neben den Handwerkern, deren Forderungen für Uniformen und Briefkasten nicht beglichen wurden, erlitten auch das Publikum und namentlich die zahlreichen Marken-Verkaufstellen durch die völlige Entwertung der Privatpost-Wertzeichen zumteil erhebliche Verluste.

Eine ähnlich mangelhafte Betriebsführung wies auch die in Bremen um dieselbe Zeit gegründete Privat-Stadtpost Hammonia auf. Dieses Unternehmen führte sich ebenfalls bei der Neujahrsbestellung sehr schlecht ein, indem die Sendungen überhaupt nicht oder erst mit sehr erheblicher Verspätung in die Hände der Empfänger kamen. Einer herben in den Bremer Nachrichten veröffentlichten Kritik dieser Anstalt entnehmen wir folgende Ausführungen:

> „Die schlechte Neujahrsbriefbeförderung der Hammonia in Bremen hat eine solche Menge Klagen verursacht, dass wir unmöglich allen hierauf bezüglichen Einsendungen Raum geben können. Der Grund dieser schlechten Erfüllung übernommener Pflichten liegt in der mangelhaften Betriebsführung und in den unzulänglichen Vorbereitungen für das Neujahrsgeschäft. Da die Gesellschaft sich mit frohem Mute daran gemacht hatte die Neujahrsernte zu halten, so war sie auch verpflichtet, für Austräger zu sorgen, die wenigstens einigermassen für die richtige Bestellung der ihnen überlieferten Briefe Sicherheit boten. Aber was hat die Gesellschaft in dieser Beziehung getan? Sie ist, um möglichst wenig für das Austragen zu bezahlen, zu den Herbergen gegangen und hat fremde, soeben hier zugereiste Handwerksburschen angenommen, also Leute, denen Bremen völlig unbekannt war. Am Sonntag Morgen z. B. wurden in der Herberge zur Heimat noch 6 fremde Handwerksburschen engagiert, denen es sehr schwer fallen musste, die Adressaten aufzufinden, und die dann auch allerhand Unfug mit den Briefen getrieben haben. Einer dieser Leute schnitt die Umschläge auf, nahm die Einlagen heraus und steckte die Umschläge in den Ofen. Einem Dienstmädchen wurde auf öffentlicher Strasse wiederholt ein Pack Neujahrsbriefe angeboten. Von Fischern wurden am Weserstrande Bunde mit Briefen der Hammonia gefunden und an die Polizeibehörde abgeliefert.“

Bei der gegen Ende März 1887 erfolgten Schliessung der Anstalt wurde in rücksichtslosester Weise verfahren, indem

weder eine vorherige Anzeige von der Einstellung des Betriebes erfolgte, noch die in den Händen des Publikums und der Verkaufstellen befindlichen Wertzeichen eingelöst wurden. Etwa 3 500 unbestellte Sendungen musste die Polizeidirektion verteilen lassen, und 14 Angestellte wurden durch die plötzliche Betriebseinstellung brotlos.*)

In ähnlich unrühmlicher Weise ging die Hammonia in Hamburg ein. Auch sie besorgte den Betrieb nur höchst mangelhaft. Wochenlang blieben einzelne Bureaus geschlossen, und die Briefkasten wurden nicht geleert, ohne dass dem Publikum vorher eine Mitteilung zugegangen wäre. Nachdem die Angestellten wiederholt keinen Lohn erhalten hatten, stellten sie die Arbeit ein und strengten gegen die Briefbeförderungs-Gesellschaft Klage an, die indessen ergebnislos blieb, weil der Leiter der Hammonia inzwischen geflüchtet war.**)

Auch in anderen Städten z. B. Elberfeld, Barmen, Mannheim, Karlsruhe (Baden), Crefeld u. a. m. wurde das Publikum in den Jahren 1886 — 1887 durch unsolide Privatpost-Gründungen arg geschädigt. Sehr häufig wiederholte sich der Vorgang, dass die ursprünglichen Begründer derartiger Unternehmungen sich möglichst bald wieder von dem Geschäft durch Verkauf loszumachen suchten. So kam z. B. die Chemnitzer Hammonia kurz nach der Flucht ihres Gründers in die dritte Hand. Ein Leiter dieser Anstalt, der früher Gehilfe bei der Reichspost gewesen war und in dieser Stellung Postanweisungsgelder unterschlagen hatte, wurde dieserhalb im Juli 1887 vom Landgericht in Chemnitz zu 10 Monaten Gefängnis verurteilt. Selbst der gewerbsmässige Schwindel sah die Anlage von Privatbeförderungsanstalten als Feld für seine Zwecke an. Ein wegen Hehlerei vorbestrafter Mensch hatte in Crefeld bekannt gemacht, dass er die Einrichtung einer Expresscompagnie zur Beförderung von Paketen und Briefen beabsichtigte. Um dem Publikum flott dienen zu können, hatte er eine grössere Menge Briefmarken usw. drucken lassen, welche er überall, und obwohl er wusste, dass er seinen Geschäftsbetrieb nicht über Crefeld hinaus ausdehnen durfte, auch in Bockum und Verberg unterbrachte. Er gab den Leuten, hauptsächlich Wirten, gegen eine Abschlagszahlung Wertzeichen mit dem Versprechen, bei ihnen auch einen Briefkasten anzubringen und diesen täglich leeren zu lassen. Die Anbringung der Briefkasten unterblieb jedoch

---

*) Weser-Zeitung vom 29. 3. und 1. 4. 1887.

**) Berliner Fremdenblatt vom 10. 5. 1887. Neue Preussische Zeitung vom 20. 2. 1887. Hamburger Reform vom 1. 3. 1887.

und ebensowenig stellte sich jemand ein, um die etwa eingelaufenen Briefe abzuholen. Die Eröffnung des Betriebes hat überhaupt niemals stattgefunden. Als er dieserhalb unter Anklage gestellt wurde, ergab sich, dass er nicht die Mittel zur Führung eines solchen Geschäftes besass und dass es ihm nur darum zu tun gewesen war, die Markenverkäufer durch falsche Vorspiegelungen zum eigenen Vorteil zu schädigen. Das Gericht erkannte gegen den Schwindler wegen Betruges auf eine Gefängnisstrafe von 3 Monaten.*)

Wenn die vorstehend an einigen Beispielen geschilderten zweifelhaften Privatpostgründungen in der Hauptsache den ersten Jahren der Privatposttätigkeit angehörten, so fehlten sie doch auch der späteren Periode nicht ganz. So wurde z. B. der Leiter der Privat-Stadtbrief- und Circularbeförderungsanstalt Hansa in München-Gladbach im Juli 1897 unter Mitnahme von Kautionsbeträgen und anderen Kassengeldern flüchtig. Um dieselbe Zeit entfloh der Leiter der Brief- und Circularbeförderung Express in Hamburg, nachdem er verschiedene Betrügereien ausgeführt hatte.†)

Zum Schluss mögen noch einige Angaben über die Einrichtung und den Betrieb der Privatbriefbeförderungsanstalt Courier in Wittenberg (Bez. Halle) folgen. Diese Anstalt wurde am 2. Juli 1896 gegründet. Als Geschäftszimmer war ein in der Mitte der Stadt gelegener Laden eingerichtet worden. Ein Briefkasten befand sich an der Ladentür, weitere 26 Briefkasten waren über den Stadtbezirk verteilt. Das Personal setzte sich aus dem Inhaber des Courier und zwei Boten zusammen; zu Zeiten stärkeren Verkehrs wurden noch Hilfskräfte herangezogen. Der Dienst der Boten begann morgens um 6 Uhr und dauerte, durch eine Mittagspause von 12—1 Uhr unterbrochen, bis 7 Uhr abends. Die Haupt-Markenverkaufstelle war die Geschäftsstelle; ausserdem hatten noch 35 Kaufleute den Vertrieb von Couriermarken übernommen. Auch die Boten waren mit einem Markenvorrat versehen, um die Wünsche des Publikums befriedigen zu können. Den Markenverkäufern (auch den Boten) wurde eine Vergütung von 3 v. H. des Markenerlöses gewährt.

Im Stadtbezirk fanden werktäglich sechs Bestellgänge statt, im Landbezirk drei bis vier.

Der Tarif betrug:

Briefe bis 250 g . .	3 Pf.	Kartenbriefe	$3^1/_2$ Pf.
„ von 250—500 g	6 „	Warenproben bis 250 g	3 „
Correspondenzkarten .	2 „	Drucksachen bis 50 g	2 „

*) Crefelder Zeitung vom 2. 6. 1887.

†) Deutsche Verkehrszeitung 1897.

Drucksachen v. 50–250 g	3 Pf.	Geldanweisnngen . .	12 Pf.
Pakete bis 5 kg . .	10 „	Geldaufträge	14 „

Bei Aufgabe von grösseren Mengen Drucksachen wurden die Gebühren nach besonderer Übereinkunft festgesetzt. Auch übernahm die Anstalt die Bestellung regelmässig erscheinender Zeitungen sowie das Einziehen von Vereinsbeiträgen zu geringen Preisen. Eine Übereinkunft über Briefbeförderung gegen Pauschsumme war mit der Steuerbehörde und einem Zeitungsverleger abgeschlossen worden.

An Sendungen wurden bearbeitet (schätzungsweise): im ersten Geschäftsjahre 1896/7 55000 gewöhnliche Sendungen, 230 Einschreibbriefe,

im zweiten Geschäftsjahre 1897/8 126000 gewöhnliche Sendungen, 242 Einschreibbriefe, 37 Geldbriefe, 20 Pakete.

Besonders verkehrsreiche Tage waren Neujahr 1897 mit 8000 Sendungen und der Konfirmationstag mit 900 Sendungen.

Die technische Einrichtung der Geschäftsstelle hatte dem Inhaber eine Ausgabe von etwa 100 M verursacht; für die Briefkasten, die Bestelltaschen, ein Fahrrad waren insgesamt 226 M verausgabt worden. Die Miete der Geschäftsstube belief sich auf 180 M; der Wochenlohn eines Boten betrug 14 M; jeder Hilfsbote erhielt für den Tag 2 M.

Die Wertzeichen wurden zu folgenden Preisen geliefert:

1000 Stück	Marken	anfänglich	1,50 M
		später	1,— „
1000 „	Karten	anfänglich	6,— „
		später	3,50 „
1000 Kartenbriefe			8,— „

Trotz dieser verhältnismässig geringen Aufwendungen schloss das erste Geschäftsjahr, nach Angabe des Inhabers, mit einer Einbusse von annähernd 2000 M ab.

Hauptsächlich aus diesem Grunde wurde das Geschäft im Jahre 1897 an einen Althändler verkauft, der es als Nebenbeschäftigung betrieb.

Aber auch unter der neuen Leitung erzielte das Privatpostunternehmen keine Erfolge, und der Beförderungsdienst wurde daher am 20. Mai 1898 eingestellt. Der Betrieb wurde dann am 1. Oktober 1898 noch einmal aufgenommen, um nach kurzer Zeit, im Februar 1899, wiederum — nunmehr endgültig — geschlossen zu werden.

Die Misserfolge dieser Privat-Stadtpost waren nicht auf mangelhafte Betriebsführung sondern hauptsächlich auf den geringen Verkehr der s. Z. nur 18333 Einwohner zählenden Stadt Wittenberg (Bez. Halle) zurückzuführen. Das Scheitern der Privatpost Courier in Wittenberg war mithin ein Beweis

dafür, dass Städte mit dieser Bevölkerungszahl damals im allgemeinen noch kein geeignetes Tätigkeitsfeld für Privat-Briefbeförderungsanstalten abgaben.

Das Ergebnis der vorstehenden Betrachtungen über die Entwicklungsgeschichte der Privat-Stadtposten lässt sich folgendermassen zusammenfassen.

In rechtlicher Beziehung stützte sich die Bildung dieser Unternehmungen auf das Gesetz über das Postwesen des Norddeutschen Bundes vom 2. November 1867 (Reichspostgesetz vom 28. Oktober 1871), welches den Postzwang im Ortsbriefverkehr beseitigt hatte. In wirtschaftlicher Hinsicht wurde das Entstehen der Privatposten erst durch die mit dem allgemeinen Aufschwung Deutschlands, insbesondere der Grossstädte, verbundene gewaltige Zunahme des Ortsbriefverkehrs ermöglicht und durch die Tarifpolitik der Reichspost insofern noch begünstigt, als die Portosätze für Ortsbriefsendungen in diesem Zeitraum keine Herabsetzung erfuhren.

Hemmend wirkten auf die weitere Entwicklung der Privat-Stadtposten die vielfachen Misserfolge, mit denen zahlreiche, namentlich in den ersten Jahren entstandene Unternehmungen geendet hatten und der scharfe Konkurrenzkampf, den einzelne Privatposten unter sich führten.

Zeitlich zerfällt die Entwicklungsgeschichte in 3 Abschnitte: Im Zeitraum von 1868 bis 1884 vermochten sich trotz mehrfacher Versuche keine Privatposten zu halten, weil die wirtschaftlichen Vorbedingungen noch fehlten.

Im folgenden Abschnitt (1885—1891) rief die erfolgreiche Begründung eines Privatpostunternehmens im Jahre 1885 zunächst eine Flut gleichartiger Gründungen hervor. Mehr als die Hälfte dieser Anstalten brach indessen, kaum entstanden, infolge der unzureichenden Leistungen oder aus anderen Ursachen wieder zusammen. Nur wenige Privatposten vermochten ihren Betrieb in hartem Ringen mit der Reichspost und zumteil noch mit anderen Privat-Konkurrenzanstalten aufrecht zu erhalten.

Seit dem Jahre 1892 endlich erfolgte eine stetigere Entwicklung der Privatposten, die Zahl der erfolgreichen Unternehmungen nahm zu und einige Anstalten zeigten einen nicht unerheblichen Betrieb. Doch fanden auch in diesem Zeitraum noch zahlreiche (etwa 37) Betriebseinstellungen statt.

Das Gesamtbild, welches die Entwicklungsgeschichte der Privatposten darbietet, entspricht somit keineswegs den Forderungen, die man an Unternehmungen stellen muss, denen so wichtige Aufgaben wie die öffentliche Nachrichtenvermittelung anvertraut sind. Volkswirtschaftlich wird man es daher

als einen Rückschritt ansehen müssen, dass der bisher gesicherte und regelmässige Nachrichtendienst, wenn auch nur in einigen Orten und auch hier nur teilweise der lediglich auf Gewinn ausgehenden und keinerlei Sicherheit bietenden Privatspekulation verfällt.

---

5. Vergleich zwischen Staatspost- und Privatpostbetrieb.

Während die deutsche Reichspost — als gemeinnützige, dem öffentlichen Wohl dienende einheitliche Staatsverkehrsanstalt – ihre Tätigkeit allen zugänglich machen, also auch dort ihren Betrieb aufrecht erhalten muss, wo sie ohne Nutzen, ja sogar mit Schaden arbeitet, hatten die Privatposten als private, lediglich auf Gewinn gerichtete Erwerbsanstalten allgemein nur dort ihre Wirksamkeit entfaltet, wo sie auf Überschüse rechnen konnten, d. h. in den grösseren Städten. Ja in diesen hatten sie ihren Betrieb häufig nur auf die verkehrsreichen Bezirke beschränkt. So nahm z. B. die Privatpost in Cöln trotz der Eingemeindung mehrerer Vororte in die Hauptstadt keine Veranlassung, ihre Tätigkeit auch auf diese verkehrsschwächeren Stadtteile auszudehnen.

Aus diesem grundsätzlichen Unterschied zwischen Staatspost und Privatpost ergibt sich, dass die Reichspost ihre auf den Gesamtverkehr berechneten Tarife und Versendungsbedingungen, die sowohl für Stadt und Land, für den Osten und Westen des Reiches Geltung haben sollen, weit allgemeiner fassen muss als die Privatposten, die, in ihrer Wirksamkeit auf den Verkehr einer Stadt beschränkt, sich den örtlichen Bedürfnissen und den Wünschen einzelner Interessentengruppen erheblich gefügiger erweisen konnten.

In der eigentlichen Betriebstechnik hatten sich die Privatposten allerdings eng an die Einrichtungen der Staatspost angeschlossen. Die Einsammlung der Sendungen aus den Briefkasten, die Stempelung, Verteilung und die Zustellung der Briefe sowie die Verrechnung des Portos durch Freimarken usw. erfolgten in derselben Weise wie bei der staatlichen Post. Auch bei dem Aufbau des Tarifs, der Einteilung der Sendungen nach den verschiedenen Gattungen: Briefen, Postkarten, Kartenbriefen, Drucksachen, Warenproben, Geldanweisungen, Geldaufträgen, Einschreib-, Wertsendungen usw. hatte die Reichspost ersichtlich als Vorbild gedient.

Dagegen hatten sich die Privatposten den besonderen Wünschen des korrespondierenden Publikums, namentlich der Handelskreise, gegenüber anpassungsfähiger erwiesen, als es die Staatspost ihrer ganzen Einrichtung nach tun kann. Derartige von Privatposten getroffene besondere Einrichtungen waren insbesondere:

die Zustellung von Einlieferungsbescheinigungen für die in die Briefkasten geworfenen Einschreibsendungen an die Auflieferer;

die unentgeltliche Abholung grösserer Mengen von Sendungen aus den Geschäftsräumen des Absenders;

das Beschreiben der Sendungen mit Adressen;

das Verteilen von unadressierten Sendungen und von Zeitungen nach Listen;

das Zugeständnis, dass bei grösseren Auflieferungen der Absender nicht die einzelnen Sendungen mit Freimarken zu bekleben brauchte, sondern das Porto bar in einer Summe entrichten konnte;

die Einziehung von Geldbeträgen nach Listen usw. (Inkassoverkehr);

vor allem endlich die Gewährung besonderer Preisnachlässe an die grösseren Kunden der Privatpost, an Wohltätigkeitsanstalten usw.

Auch durch die — bisweilen weit über das Bedürfnis hinaus gehende — Aufstellung zahlreicher Briefkasten und durch die Einrichtung einer grossen Zahl von Markenverkaufstellen suchten die Privat-Stadtposten dem Publikum die Benutzung ihrer Anstalt zu erleichtern. Der Vertrieb ihrer Wertzeichen wurde durch Gewährung von Rabatt (gewöhnlich 10 v. H) an die Wiederverkäufer gefördert, eine Massnahme, die geichzeitig diese Personen für das Gedeihen der Privatpost lebhaft interessierte.

Diese Bereitwilligkeit der Privatverkehrsanstalten, auf die Wünsche des Publikums, soweit als möglich, einzugehen, ihre Anpassungsfähigkeit und Beweglichkeit hatten ihnen nicht zum geringen Teile die Beliebtheit, deren sich einige Anstalten, namentlich bei den Geschäftsleuten, erfreuten, erworben und erhalten. Die Handels- und Gewerbetreibenden, denen diese Einrichtungen besonders zugute kamen, beurteilten daher in ihren berufsmässigen Vertretungen — den Handelskammern —, wie dies im vorigen Abschnitt an einigen Beispielen näher dargelegt, die Wirksamkeit der Privatposten sehr günstig.

Immerhin dürfen diese nicht der Gesamtheit, sondern im wesenlichen nur einigen Kreisen des grossstädtischen Publi-

kums gewährten Vorteile nicht übermässig hoch eingeschätzt werden. So kam das bei grösseren Auflieferungen zugestandene billigere Porto hauptsächlich nur dem ohnehin schon wirtschaftlich stärkeren Grosskaufmann und zwar vorwiegend dem, der viel Reklame machte, zu Gute, während der Einzelauflieferer die volle Gebühr zahlen musste.

Waren die Privat-Briefbeförderungsanstalten in einigen, allerdings mehr nebensächlichen Punkten der Staatspost überlegen, so blieben sie hinsichtlich der Haupterfordernisse einer Verkehrsanstalt: *Schnelligkeit*, *Pünktlichkeit* und *Zuverlässigkeit* vielfach hinter der Reichspost zurück.

Die Schnelligkeit der Briefbeförderung im Stadtverkehr hängt hauptsächlich von der Zahl der täglichen Bestellungen ab. Während von den Privatposten im Jahre 1899

8	eine	fünfmalige
38	„	viermalige und die
übrigen	„	zwei- und dreimalige Bestellung*)

ausführten, erfolgte die Briefbestellung bei der Reichspost

an 1 Ort (Berlin) .	zwölfmal	täglich	
„ 1 „	achtmal	„	
„ 7 Orten . . .	siebenmal	„	
„ 47 „ . . .	sechsmal	„	
„ 400 „ . . .	fünfmal	„	**).

In Berlin fanden seitens der Berliner Paketfahrt A.-G. anfänglich 3, später 4 Bestellungen statt, wohingegen die Reichspost s. Z. zwölfmal am Tage bestellte. Ähnlich lagen die Verhältnisse in Hannover, wo die Privatpost 3, später 4 mal bestellte, in Leipzig, wo die Privatpost 3 mal bestellte, während die Reichspost in beiden Städten täglich 6 Bestellungen ausführt. Es betrug ferner die Zahl der Bestellungen:

	bei der Privatpost	bei der Reichspost
in Königsberg (Pr.)	4	5
„ Giessen	2	5
„ Mainz	4	6
„ Offenbach (Main)	4	6

In keiner Stadt bestellten hiernach die Privatposten die Briefe so oft wie die Reichspost.

Diese Überlegenheit der Bestelleinrichtungen der Staatspost war auch die Ursache, dass selbst in Orten mit gutgeleiteten Privatpostbetrieben das Publikum noch in weitem Umfange seine Ortssendungen der staatlichen Post zur Besorgung

---

*) Staatssekretär v. *Podbielski* im Reichstage am 7. 3. 1898. Archiv für P. und T. 1898 S. 179; *Dieckmann* Die Deutschen Privatposten Hannover 1898 S. 24 uff.

**) Deutsche Verkehrszeitung No. 49 vom 3. 12. 97.

übergab. Trotz des Aufkommens zahlreicher Privat-Stadtposten nahm die Gesamtzahl der von der Reichspost beförderten Ortssendungen auch nach dem Jahre 1885 an sich noch zu. Allerdings fand die Steigerung nicht mehr in demselben Umfange wie vor 1885 statt.

Hinsichtlich der Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit in der Briefbeförderung waren zwar von einzelnen grösseren Privatanstalten die Geschäfte ständig in einer das Publikum befriedigenden Weise geführt worden. Ein Beweis hierfür war der diesen Anstalten zufliessende starke Verkehr und der Umstand, dass sich auch Behörden der Privatposten vielfach bedienten. So benutzten z. B. die Privat-Briefbeförderungsanstalten in Dresden die Kgl. Expedition des Dresdener Journals, die Hofkassenverwaltung des Prinzen Georg, Herzogs zu Sachsen, verschiedene Abteilungen des Rats, in Erfurt das Bezirkskommando, in Görlitz der Magistrat, in Cöln sämtliche städtische Behörden, in Magdeburg der Magistrat, in Mannheim die Grossherzoglich Bad. Staatseisenbahn, in Posen die Kgl. Regierung, in Stettin die Polizeiverwaltung, in Worms das Amtsgericht usw. usw.*)

Dagegen ist es eine, auch in der Presse**) anerkannte Tatsache, dass der Betrieb von vielen, zum grossen Teil ohne genügende Mittel gegründeten Briefbeförderungsanstalten mannigfache Übelstände gezeitigt und namentlich das korrespondierende Publikum oft schwer geschädigt hatte. Nicht selten waren Briefverluste in grösstem Massstabe eingetreten. Wiederholt hatten sich in den Lagerräumen aufgelöster Anstalten Tausende von Sendungen vorgefunden. Auch waren gröbliche Verletzungen des Briefgeheimnisses vorgekommen. Etwa 66 Anstalten hatten ihren Betrieb einstellen müssen, weil sie, ohne Vermögen und ohne Sachkunde der Inhaber begründet, den Anforderungen des Verkehrs nicht entsprachen und daher beim Publikum nicht das nötige Vertrauen erlangen konnten. Die Briefsammelkasten waren in manchen solchen Fällen nicht rechtzeitig abgenommen oder geschlossen worden, so dass noch lange Zeit Sendungen hineingelegt wurden, für deren Bestellung niemand sorgte. Begleitende Tatsachen waren bei vielen Betriebseinstellungen ferner: Nichteinlösung der ausgegebenen Wertzeichen, Unterschlagung der von den Boten hinterlegten Kautionen, unterlassene Zahlung der Mieten, der Löhne der Boten usw. Es bedarf wohl kaum des Hinweises, dass derartige grobe Un-

---

*) zu vgl. Dieckmann Die Deutschen Privatposten S. 18.

**) zu vgl. oben Teil 4 S. 35 uff. und Archiv für Post und Telegraphie 1899 S. 148 uff.

regelmässigkeiten bei einer staatlichen Beförderungsanstalt mit ihren festgefügten Einrichtungen, ihrem sorgsam ausgewählten, festangestellten, vereidigten Personal und ihrer strengen amtlichen Aufsichtsführung als ausgeschlossen erscheinen müssen. Ebenso wird von keiner Seite ernstlich bestritten werden können, dass das Briefgeheimnis selbst bei der bestgeleiteten Privatanstalt nicht den vollen Schutz geniessen konnte, wie ihn die Staatspost gewährt.

Auch hinsichtlich der Besoldung der Angestellten und der Fürsorge für das Personal vermögen die Privatanstalten einen Vergleich mit der Reichspost nicht auszuhalten. Zwar lässt sich der Unterschied zwischen den von der Reichspost und den von den Privatposten gewährten Gehältern nur sehr schwer zahlenmässig feststellen, weil die Abstufung der Besoldungen nicht nach denselben Grundsätzen erfolgte. Während bei der Reichspost die Bezüge des Personals sich gleichmässig mit zunehmendem Dienstalter erhöhen (Dienstaltersstufensystem), wurden bei den Privatunternehmungen die Besoldungen nicht nur nach der Dienstzeit, sondern meist auch noch nach der Leistungsfähigkeit der betreffenden Boten festgesetzt. So bezog z. B. ein Besteller der Hansa in Königsberg (Pr.) nach einer 5 1/2 jährigen Dienstzeit 989 M jährlich, während ein anderer bereits nach 2 1/2 Dienstjahren 1015 M erhielt. Beim Mercur in Hannover betrug die Besoldung eines Boten mit 7 1/4 jähriger Dienstzeit 1080 M, ein anderer mit 11 jähriger Dienstzeit bezog nur 1044 M usw. Soviel steht indessen fest, dass die Anfangsgehälter der Privatboten im allgemeinen niedriger waren als die der Reichspostunterbeamten. Es gewährten von 46 Privatposten im Jahre 1898 ein monatliches Anfangsgehalt*)

von	40 M	1	Anstalt
von mehr als	40—50 „	4	Anstalten
„ „ „	50—60 „	20	„
„ „ „	60—65 „	9	„
„ „ „	65—70 „	4	„
„ „ „	70—75 „	6	„
„ „ „	75—80 „	2	„

Demgegenüber betrugen in den grösseren Orten die monatlichen Anfangsgehälter der Unterbeamten bei der Reichspost s. Z. 66—75 M. Die niedrigen Anfangsbesoldungen bei den Privatposten wurden indessen zumteil dadurch wieder ausgeglichen, dass die Privatboten, namentlich in den ersten Dienstjahren schneller im Gehalt aufrückten als die Reichs-

*) Dieckmann, Die Deutschen Privatposten S. 24 uff.

postunterbeamten. Diese wiederum erhielten nach längerer Dienstzeit höhere Bezüge als die im Privatdienst Angestellten. So betrug z. B. das Jahresgehalt eines Unterbeamten bei der Reichspost in Hannover nach 13 jähriger Dienstzeit 1280 M, während die Angestellten der Privatpost mit gleicher Dienstzeit 1044—1080 M bezogen.

Ermittelt man das Durchschnittsgehalt, das allein eine Vergleichungsmöglichkeit gewährt, so ergibt sich, dass die Angestellten der Staatspost besser besoldet wurden als die Boten im Privatdienst. So betrug z. B. das Durchschnittsgehalt der bei der Berliner Paketfahrt A.-G. beschäftigten Besteller 982 M jährlich, während ein Briefträger in Berlin damals durchschnittlich 1414 M im Jahre bezog.*) Für Königsberg (Pr.) betrugen die betreffenden nach gleichartigen Grundsätzen ermittelten Zahlen 929 M und 951 M.

Noch günstiger erscheinen die Besoldungsverhältnisse bei der Reichspost im Vergleich mit den von den Privatposten gezahlten Gehältern, wenn man die bisher ausser Ansatz gelassenen Bezüge an Ruhegehalt, Witwen-, Waisengeld, an Unterstützungen**) usw. in Betracht zieht, die seitens der Reichspost ihren Angestellten und deren Hinterbliebenen gewährt werden. Die Gesamtsumme dieser Aufwendungen war z. B. im Etat für 1906 mit rund 28 Millionen M veranschlagt, so dass im Durchschnitt jährlich 130 M auf den Kopf des Personals entfielen. Eine derartige weitgehende Fürsorge für die Angestellten und deren Angehörige bestand bei keiner Privatpost.

Auch hinsichtlich der Beschäftigungsbedingungen: Kündigungsfrist, Arbeitszeit, Erholungsurlaub und Sonntagsruhe war das Personal der Privatbriefbeförderungsanstalten erheblich ungünstiger gestellt als die Bediensteten der Reichspost. Während die Privatbesteller sämtlich auf kurzfristige Kündigung — meist 8—14 tägige***) — angenommen waren, betragen die Kündigungsfristen bei der Reichspost 4 Wochen, erhöhen sich später auf ein Vierteljahr, und schliesslich wird die kündbare Anstellung in eine solche auf Lebenszeit umgewandelt. Durch eingehende Bestimmungen über Arbeitszeit, Erholungsurlaub

*) Unterstaatssekretär Sydow im Reichstage am 17. Mai 1906. Archiv für P. und T. Nr. 12 1906 S. 377.

**) Die von der Mehrzahl der Privatposten über die gesetzliche Verpflichtung hinaus für ihre Angestellten entrichteten Beiträge zur Alters- und Invalidenversicherung, zur Krankenkasse usw. sind ebenso wie die Nebeneinnahme der Boten bereits bei der Berechnung der obigen Gehaltssätze berücksichtigt.

***) Staatssekretär von Podbielski im Reichstage am 12. April 1899. Archiv für P. und T. 1899 S. 509.

und über ausreichende Sonntagsruhe wird einer Ausnutzung des Personals vorgebeugt, wohingegen der Privatbetrieb derartige Rücksichten nicht kannte. Als die Angestellten der Berliner Paketfahrt A.-G. im Jahre 1896 auf dienstfreie Nachmittage, freie Sonntage usw. drängten, kündigte die Gesellschaft allen Angestellten, die sich nicht der Bedingung unterwarfen, dass freie Nachmittage usw. nur nach Möglichkeit, aber nicht vertragsmässig gewährt würden. Sehr ungünstige Arbeitsbedingungen herrschten bei der Privatpost in Bremen, die, um einigermassen ein Erträgnis herauszuwirtschaften, ihre Bediensteten schlecht besoldete.*)

Die sozialdemokratische Partei, bei der man eine Voreingenommenheit für eine staatliche Behörde nicht annehmen kann, liess bei der Beratung der Postnovelle im Reichstage erklären, dass sie der Vorlage zustimme, weil die wirtschaftliche und soziale Lage der Unterbeamten bei der Reichspost eine gesichertere sei als die in der Privatindustrie.**)

Die tätsächlichen Vorteile, die die Privatpostanstalten ihren Benutzern im Vergleich zur Staatspost gewährten, lagen fast ausschliesslich auf dem Gebiete des Tarifwesens. Auf diesem Gebiete waren die Vorteile, wie eine Gegenüberstellung der verschiedenen Tarifsätze ergibt, allerdings sehr erheblich. So wurden erhoben:

	von der Reichspost	Privatpost
für den geschlossenen Brief a. in Berlin . .	10 Pf.	3 Pf.
„ „ „ „ b. an and. Orten	5 „	$2^1/_2$—3 „
„ Postkarten	5 „	2—3 „
„ Drucksachen bis 50 g	3 „	$1^1/_2$—2 „
„ „ über 50 „	5 „	2—3 „
„ Postanweisungen mindestens	20 „	10 „
„ Postaufträge (Geldaufträge) mindestens	30 „	10 „

Auch die Gebühren für Einschreibsendungen, Pakete, Eilsendungen usw. waren bei den Privatposten erheblich niedriger festgesetzt als bei der Reichspost. Hierzu kam noch, dass seitens der Privatanstalten fast allgemein bei Massenauflieferungen Preisnachlässe bewilligt wurden, so dass die tatsächlich entrichteten Portobeträge vielfach noch niedriger waren. Im allgemeinen betrugen hiernach die Gebühren der Privat-Briefbeförderungsanstalten nur 50 v. H. der Reichsportosätze. Ein gleiches Verhältnis bestand in Bayern.

---

*) Staatssekretär von Podbielski im Reichstage am 7. März 1898. Archiv für P. und T. Nr. 6 1898 S. 181.

**) Archiv für P. u. T. 1900 S. 101 und 108.

Es wurden erhoben:

	v. d. bayrischen Staatspost		v. d bayrischen Privatposten
für Briefe bis 15 g	3 Pf.;	bis 50 g	1½ Pf.
„ „ von 15—250 g	5 „	50—250 g	3 „
„ Postkarten	3 „		1½ „
„ Drucksachen bis 50 g	3 „	bis 100 g	1½ „
„ „ von 50—250 g	5 „	100—250 g	3 „

Trotz dieser niedrigen Gebührensätze hatten die Privatposten, wie vorher zahlenmässig nachgewiesen, im allgemeinen recht günstige finanzielle Ergebnisse erzielt, erhebliche Gewinne aus der Beförderung der Stadtbriefsendungen gezogen und damit den Beweis geliefert, dass die Selbstkosten dieses Dienstes noch unter den billigen Tarifsätzen lagen.

Man muss deshalb die Frage aufwerfen, warum die Reichs-Postverwaltung ihre Ortsbrieftaxen nicht auf oder noch unter die Sätze der Privatanstalten ermässigte, sondern an ihrem hohen Ortstarif bis zum Jahre 1900 festhielt.

Bei der Beurteilung der Tariffragen darf man zunächst nicht ausser Acht lassen, dass die besseren Leistungen (häufigeren Bestellungen) der Reichspost ihre Selbstkosten vergrössern und dadurch auch höhere Taxen bedingen. Wie sich der Unterschied der wirtschaftlichen Nutzungsmöglichkeit zwischen dem Personale der Privatanstalten und dem Postpersonale stellte, lässt sich aus folgendem Beispiel ermessen. Als der ganze Ortsverkehr der Berliner Paketfahrt A.-G. auf die Reichspost überging, wurde für die Wahrnehmung dieses Dienstes, den die Privatgesellschaft mit etwa 600 Briefträgern wahrgenommen hatte, eine Verstärkung von über 1200 Mann*) nötig. Dies erklärt sich dadurch, dass die Privatbeförderungsanstalt täglich eine viermalige Bestellung hatte, während die Reichspost in Berlin neunmal**) am Tage bestellt.

Ferner muss berücksichtigt werden, dass das Personal der Postverwaltung im allgemeinen besser besoldet ist als das der Privatanstalten, und dass der Postverwaltung aus der von ihr befolgten weitgehenden Sozialpolitik eine beständig zunehmende finanzielle Belastung erwächst, die für die Privatunternehmungen nicht vorhanden war.

Vor allem darf aber bei einem Vergleiche zwischen den Ortstaxen der Reichspost und denen der Privatposten nicht

*) Unterstaatssekretär Sydow im Reichstage am 17. Mai 1906 Archiv für P. u. T. No. 12 1906 S. 377.

**) Seit dem Jahre 1900 ist die früher zwölfmal täglich erfolgende Briefbestellung in Berlin in eine neunmalige umgewandelt worden.

übersehen werden, dass nur in verhältnismässig wenigen grossen Städten mit lebhaftem Ortsverkehr Privatanstalten vorhanden waren, dass aber die Wirksamkeit der Post sich auf alle Orte und Wohnstätten, auch die minder verkehrsreichen, erstreckt. Da nun die Selbstkosten der Ortsbriefbeförderung in den zahlreichen kleineren Städten und in den Landbezirken infolge des geringen Verkehrs erheblich höher sind als in den Grossstädten und die Post ihren Tarif nicht für die einzelnen Orte je nach dem Umfang und der Ertragsfähigkeit des Verkehrs verschieden bemessen kann, so muss bei der Tarifbildung die Gesamtheit des Verkehrs und die ganze Summe ihrer Leistungen und Aufwendungen in Betracht gezogen werden. Das gesamte Tätigkeitsgebiet der Privatposten umfasste 1899 nur gegen 9 ½ Millionen *) Einwohner, also noch nicht ⅕ der ganzen damals über 52 Millionen betragenden Einwohnerzahl des Deutschen Reiches. Es war daher für die Privatanstalten tatsächlich leicht, in grösseren Städten durch mässig besoldetes Personal ohne Versorgungsanspruch die Verteilung der Briefe für geringere Gebühren als die Postverwaltung auszuführen und doch mehr oder minder bedeutende Gewinne zu erzielen, wenn nicht zugleich dieselbe Leistung gegen dieselben Taxen auch in den verkehrsschwachen Orten und in den Landbezirken übernommen wurde. Zu einer Ausdehnung ihres Betriebes auf derartige Orte und Bezirke waren aber die Privat-Briefbeförderungsanstalten wegen der Ertragslosigkeit dieses Dienstes garnicht in der Lage.

Andererseits steht aber fest, dass die Selbstkosten der Reichspost bei der Briefbeförderung — obwohl aus den angeführten Gründen durchschnittlich etwas höher als die der Privatanstalten — wesentlich niedriger waren als die von der Postverwaltung s. Z. erhobenen Gebührensätze.

Dies folgt daraus, dass der Betrieb der Reichs- Post- und Telegraphenverwaltung, wie aus der nachstehenden Zusammenstellung der Finanzergebnisse ersichtlich, ständig erhebliche Überschüsse abgeworfen hat und dass der Hauptteil dieser Überschüsse, da die anderen Betriebszweige (Paketpost, Telegraphie und Fernsprechwesen) nur wenig oder garnicht rentieren, auf die Briefpost und besonders den Ortsverkehr entfallen ist **).

---

*) Begründung zum Gesetzentwurf, betreffend einige Änderungen von Bestimmungen über das Postwesen. Archiv f. P. u. T. 1899 S. 150.

**) Die oft aufgestellte Behauptung, dass die Reichspost eine Zuschussverwaltung sei, weil die Leistungen der Eisenbahn für Postzwecke nicht voll bezahlt würden, hat der Staatssekretär des Reichs-

Rechnungsjahr bz. Etatsjahr	Gesamt-Einnahme M	Gesamt-Ausgabe M	Überschuss M	Der Gesamtausgabe treten hinzu die einmaligen Ausgaben mit M	Dadurch kommt der Überschuss zu stehen auf M
1899	373 633 901	321 789 031	51 844 870	10 316 185	41 528 685
1898	349 150 754	302 003 110	47 147 644	9 358 152	37 789 492
1897/8	324 783 298	282 535 183	42 248 115	8 421 562	33 826 553
1896/7	299 739 240	263 732 581	36 006 659	9 227 630	26 729 029
1895/6	287 049 616	252 825 937	34 223 679	8 955 144	25 268 535
1885/6	172 242 249	146 201 032	26 041 217	4 538 831	21 502 386
1875	114 941 100	109 497 200	5 443 900	—	—

Es wäre hiernach sowohl wirtschaftlich wie finanziell gerechtfertigt gewesen, wenn die Reichspost bereits früher die Gebührensätze im Ortsverkehr herabgesetzt hätte. Durch eine derartige — rechtzeitig eingeleitete — Massnahme wäre vielleicht die Bildung von Privatposten verhindert, sicher aber ihre Weiterentwicklung wesentlich erschwert worden. Eine Ermässsigung der Ortstarife lag übrigens um so näher, als die beiden süddeutschen Postverwaltungen, Bayern und Württemberg, billigere Gebühren im Ortsverkehr — für den geschlossenen Brief 3 Pf. — erhoben und auch in grossen Teilen des Reichspostgebietes bis zum Jahre 1875 niedrigere Ortstaxen in Geltung gewesen waren. So hatte z. B. im Gebiete des ehemaligen Königreichs Hannover, in Braunschweig, Thüringen, Baden, in den Hohenzollernschen Landen, in der Stadt Frankfurt (Main) usw. die Gebühr für den Ortsbrief $^1/_4$—$^1/_3$ Silbergroschen bz. 1 Kreuzer (3 Pf.) betragen.

Durch die am 1. Januar 1875 in Kraft getretene Postordnung vom 18. Dezember 1874 waren die Ortstaxen für das ganze Reichspostgebiet zwar einheitlich geregelt, hierbei aber für zahlreiche Orte gegen früher wesentlich erhöht worden. Bei den Ortssendungen galt seitdem nur für geschlossene Briefe ein besonderer Gebührensatz von 5 Pf. (bei Nichtfrankierung von 10 Pf.); alle übrigen Ortsendungen (Postkarten, Drucksachen usw.) wurden denselben Taxen unterworfen wie

---

Postamts in der Reichstagssitzueg vom 19. Januar 1905 widerlegt. Er führte aus: Den ungedeckten Leistungen der Eisenbahn mit höchstens 20 Millionen Mark ständen gegenüber 15—16 Millionen für Portofreiheiten und mehr als $4^1/_2$ Millionen für die Mitwirkung der Post bei der Sozialgesetzgebung. Das Postkapital verzinse sich sehr gut, die Telegraphie erfordere einen Zuschuss und die Telephonie beginne einen kleinen Überschuss zu geben. Die Anleihen der Postverwaltung wären schon mehrfach gedeckt, wenn die Post ihre Überschüsse zur Schuldentilgung verwenden dürfte.

die gleichartigen Gegenstände des Fernverkehrs. In Berlin blieb der bisherige hohe Satz von 10 Pf. für den Ortsbrief noch ferner in Geltung. Es trat hier ebenfalls eine Verschlechterung gegen früher ein, indem nunmehr die Gebühr für unfrankierte Briefe sich verdoppelte (20 Pf.) gegen den früheren Satz von 10 Pf.

Die im Jahre 1875 in Kraft getretenen Tarifbestimmungen für Ortssendungen blieben im Bereiche der Reichspost länger als ein Vierteljahrhundert unverändert.

Vergleicht man die Entwicklung der Ortsbrieftaxen mit derjenigen der Ferngebühren, so ergibt sich, dass, während das Porto für Fernbriefsendungen, namentlich im Auslandsverkehr, im Zeitraum von 1867—1899 erheblich ermässigt worden war*), die Ortsgebühren in dieser Zeit nicht nur keine Ermässigung, sondern sogar für einen grossen Teil des Reichspostgebiets eine wesentliche Erhöhung erfahren hatten.

Allen aus dem Publikum geäusserten Wünschen auf Verbilligung des Ortsportos und insbesondere auf Herabsetzung des hohen Berliner Briefportos von 10 Pf. stand der Staatssekretär v. Stephan durchaus ablehnend gegenüber. Er begründete die Beibehaltung des Berliner Ausnahmetarifs damit, dass die besonders kostspieligen Verhältnisse der Briefbestellung in Berlin eine Ermässigung nicht angängig erscheinen liessen. Man muss zwar anerkennen, dass unter v. Stephan zur Verbesserung des Briefverkehrs in Berlin ausserordentlich viel geschehen war. Besonders die Einrichtung der Strassenposten in Verbindung mit einer zwölfmaligen Briefbestellung hatte zur Beschleunigung der Briefbeförderung in Berlin sehr viel beigetragen. Es kann aber keinem Zweifel unterliegen, dass die Schaffung so kostspieliger Einrichtungen ein Versuch in verfehlter Richtung gewesen war; notwendiger und zweckmässiger wäre jedenfalls die Verbilligung des Portos gewesen. Wie sich unter dem Nachfolger v. Stephans zeigte, waren die teuren Strassenposten entbehrlich uud auch eine Herabsetzung der täglichen Bestellgänge von zwölf auf neun erwies sich mit dem Verkehrsbedürfnis vereinbar. Für dringendere Nachrichten steht eben der Fernsprecher, Telegraph oder die Rohrpost zur Verfügung. Man muss annehmen, dass v. Stephan bei der kostspieligen Neugestaltung der Berliner Stadtpost**) zumteil von dem Bestreben geleitet wurde, die Privatbriefbeförderungsgesellschaft in Berlin durch vorzügliche Leistungen zu über-

*) Seit dem 1. Oktober 1907 ist in Deutschland das Porto für Auslandsbriefe über 15 g weiter verbilligt worden.

**) Die Strassenposten wurden in Berlin am 1. November 1889 eingerichtet.

flügeln und zu bekämpfen. Der praktische Sinn des Publikums fand aber bald heraus, wo sein Vorteil lag und die Privatpost beförderte infolge ihrer billigen Tarife schliesslich mehr Stadtsendungen in Berlin als die Reichspost.

Dass die von Stephan bezüglich der Ortsgebühren befolgte Tarifpolitik verfehlt war, wird auch im Archiv für Post und Telegraphie*) anerkannt. Es heisst dort im Jahrgang 1900 S. 736: „Indem man sich bei Erlass der Postordnung vom 18. 12. 74 in Bezug auf die Gebührenfestsetzung für Ortssendungen in erster Linie von dem Grundsatze der möglichsten Gleichmässigkeit der Tarife leiten liess und in der Tat zum Einheitssatze von 5 Pf. für Ortsbriefe gelangt war, hatte man die Bedürfnisse des Ortsverkehrs nicht genügend berücksichtigt und da das Postregal auf Ortssendungen sich nicht erstreckte, der Privatbeförderung zur Entfaltung einer damals nicht geahnten Wirksamkeit die Wege geebnet. So kam es, dass in vielen grösseren Orten Privatunternehmungen zur Besorgung der Postsendungen am Orte der Postanstalten gegründet wurden und bei erheblich niedrigeren Gebührensätzen, als für Postsendungen der Reichspost bestanden, einen grossen Teil des Ortsverkehrs an sich zogen und recht gute Geschäfte machten. Es war daher eine, durch das öffentliche Interesse gebotene, dem Stande der Verkehrsverhältnisse entsprechende Massregel, dass die Gebührensätze für Ortssendungen unter dem Nachfolger v. Stephans ermässigt wurden.“ Diese Gebührenermässigung trat zugleich mit der Aufhebung der Privatposten, am 1. 4. 00, in Kraft. Der neue Tarif beseitigte die ungünstige Behandlung der Stadt Berlin und führte auch hier die Ortsbriefgebühr von 5 Pf. ein. Gleichzeitig wurden allgemein für Drucksachen, Warenproben und Geschäftspapiere im Ortsverkehr die Gebühren auf die Hälfte derjenigen des Fernverkehrs ermässigt, die Postkartengebür sogar auf mehr als die Hälfte. Eine weitere erhebliche Tarifherabsetzung ergab sich daraus, dass der Reichskanzler ermächtigt wurde, den Geltungsbereich dieser Ortstaxen auch auf Nachbarorte auszudehnen. Von dieser Ermächtigung wurde erstmalig für 1095 Orte Gebrauch gemacht.

Die Gebühren für Sendungen im Orts- und Nachbarortsverkehr betrugen vom 1. 4. 1900 ab:

a) für Briefe bis 250 g

im Frankierungsfalle . . . . 5 Pf.
" Nichtfrankierungsfalle . . 10 "

*) Archiv für Post und Telegraphie. Beiheft zum Amtsblatt des Reichs-Postamts. Herausg. im Auftrage des Reichs-Postamts.

b) für Postkarten		
im Frankierungsfalle	. . . .	2 Pf.
= Nichtfrankierungsfalle	. .	4 =
c) für Drucksachen bis 50 g	. . . .	2 Pf.
über 50— 100 =	. . . .	3 =
= 100— 250 =	. . . .	5 =
= 250— 500 =	. . . .	10 =
= 500—1000 =	. . . .	15 =
d) für Geschäftspapiere bis 250 g	. .	5 Pf.
über 250— 500 =	. .	10 =
= 500—1000 =	. .	15 =
e) für Warenproben bis 250 g	. . .	5 Pf.
über 250—350 =	. . .	10 =
f) für zusammengepackte Drucksachen, Geschäftspapiere und Warenproben		
bis 250 g	. . . .	5 Pf.
über 250— 500 =	. . . .	10 =
= 500—1000 =	. . . .	15 =

Das Ergebnis der vergleichenden Betrachtungen über die Wirksamkeit der Staatspost und der Privatposten lässt sich dahin zusammenfassen, dass die Privatposten, was Schnelligkeit, Sicherheit und Pünktlichkeit des Betriebes sowie Fürsorge für das Personal anlangt, in keiner Weise mit der Reichspost in Wettbewerb treten konnten. Der einzige, allerdings wesentliche Vorteil, den die Privatpost ihren Benutzern gewährten, bestand in den billigeren Gebühren.

6. Die Aufhebung der Privat-Stadtposten.

Wie einleitend bereits erwähnt, stand die Reichs-Postverwaltung der Entwicklung der Privat-Stadtposten anfänglich abwartend gegenüber. Am 30. November 1886 führte der Staatssekretär des Reichs-Postamts, Dr. v. Stephan, im Reichstage auf eine Anregung, das Postmonopol auch auf den Stadtpostverkehr auszudehnen, folgendes aus. Derartige Privat-Stadtbrief-Beförderungsanstalten hätten schon oft existiert, sie wären aber nach kurzer Zeit immer wieder verschwunden, da die finanziellen Grundlagen fehlten und ihre Leistungen in keiner Weise genügten. Es sei ein Irrtum, wenn die Privatanstalten glaubten, mit niedrigeren Gebühren auskommen zu können als die Postverwaltung. Die Reichspost bedürfe der Ausdehnung des Monopols nicht; sie finde ihren Schutz in

der Beschaffenheit ihrer Leistungen und in der Vertrauenswürdigkeit ihrer Stellung.*)

Wenn die anfänglich so kümmerliche Entwicklung der Privatposten diese Ansicht zunächst zu bestätigen schien, so änderte sich dies, als im Laufe der Jahre eine grössere Zahl von Anstalten zur Blüte gelangte. Trotzdem beharrte v. Stephan bei seiner Auffassung, dass die Privatposten gegenüber der Reichspost nicht wettbewerbsfähig seien und dass man ihnen daher ruhig ihr unschuldiges Spiel lassen sollte. So erklärte v. Stephan am 11. März 1895 im Reichstage: „Wir haben gar keinen Anlass, gegen diese Privatbetriebe Bedenken zu erheben, sie erleichtern wesentlich die Post, indem sie sich hauptsächlich mit der Bestellung von Sachen beschäftigen, die keine Eile haben, mit Drucksachen, Reklamen, Anzeigen und dergleichen**).“ Und noch in seinem letzten Lebensjahr, in der Reichstagssitzung am 21. Januar 1896, nachdem also die Privatposten mehr als 10 Jahre bestanden hatten, hielt v. Stephan an seinem ursprünglichen Standpunkt fest. Er führte aus: „Ich gönne diesen armen Leuten (Zeitungsfrauen) gern ihr Brot; sie sollen diese Beförderung ausführen gerade so, wie wir es der Privatpost gönnen. Das ist einer der Gründe, weshalb wir das Stadtpostporto nicht ermässigen. Die grosse Postverwaltung steht so da mit ihren reichen Mitteln, dass sie froh ist, wenn ihr etwas an Arbeitslast abgenommen wird. Es ist gerade ein umgekehrter Standpunkt, den ich einnehme, und ich glaube, das ist eigentlich der — wenn nicht kaufmännische — so doch ethische und sittliche und einer grossen Verwaltung mehr gebührende und richtigere Standpunkt.***)

Zu diesen von dem Leiter der Reichspost öffentlich abgegebenen Erklärungen stand allerdings die von der Postverwaltung den Privatposten gegenüber befolgte Praxis in einem gewissen Widerspruche, indem v. Stephan versuchte, durch Beeinträchtigung des Betriebes die Privatpostanstalten zu unterdrücken.†) So wurden den Privatposten bei der Anbringung von Briefkasten usw. — wenn auch ohne dauernden Erfolg — die mannigfachsten Schwierigkeiten bereitet††). Die

*) Archiv für P. u. T. 1886 S. 771 u. 772.

**) Archiv für P. und T. 1895 S. 195.

***) Archiv für P. u. T. 1896 S. 95.

†) v. Podbielski sprach im Reichstage (November 1900) von einer „Drangsalierung“ der Privatposten durch Stephan; zu vgl. Archiv f. P. u. T. 1900 S. 101.

††) Eine Verordnung des Grossherz. Sächs. Staatsminist. in Weimar v. 3. 1. 1891 untersagte den Unternehmern — ausser der Post —, welche gewerbsmässig die Beförderung von Briefen betrie-

mit Wertzeichen der Privatposten beklebten, versehentlich in die Briefkasten der Reichspost geworfenen Postkarten und Drucksachen wurden als unbestellbar behandelt und vernichtet, falls sie der Absender nicht innerhalb einer bestimmten Zeit zurückverlangte. Personen, welche im Dienste einer Privat-Beförderungsanstalt gestanden hatten, waren für immer von der Verwendung im Postdienste ausgeschlossen *). Naturgemäss reichten diese kleinen, zumteil kleinlichen Mittel nicht aus, um die Entwicklung der Privatposten merklich zu beeinträchtigen.

Der Nachfolger v. Stephans, v. Podbielski, nahm den Privat-Stadtposten gegenüber einen wesentlich anderen und zweifellos richtigeren Standpunkt ein. Er erkannte, dass die Auffassung seines Vorgängers ein schwerer Irrtum gewesen war, und erklärte die Privatanstalten für einen „Pfahl im Fleische der Reichspost,“ der unbedingt beseitigt werden müsste.

Für die Aufhebung der Privatposten sprach folgendes. Wie oben näher ausgeführt, hatten viele dieser Anstalten das korrespondierende Publikum durch gröbliche Verletzungen des Briefgeheimnisses, bedeutende Briefverluste usw. erheblich geschädigt. Durch den mit allen Mitteln geführten Konkurrenzkampf der Privatposten war in den grossstädtischen Nachrichtendienst eine Unruhe und Verwirrung hineingetragen worden, die dem allgemeinen Verkehrsinteresse in höchstem Masse zuwider lief. An diesem unerfreulichen Gesamtbilde vermochten auch die befriedigenden Leistungen einzelner grösserer Anstalten wenig zu ändern.

Der Kernpunkt der Frage lag jedoch auf finanziellem Gebiete. Die Privatpostanstalten entzogen der Postverwaltung in wenigen grossen Städten, wo die Vermittelung des Ortsbriefverkehrs lohnend ist, in steigendem Masse beträchtliche Einnahmen. Wie gross diese Ausfälle waren, mögen die folgenden Beispiele erläutern. Der jährliche Ortsbriefverkehr in Königsberg (Pr.) belief sich:

1891	auf	1485 000	Stück
1892	„	1643 000	„
1893	„	1734 000	„
1894	„	1724 000	„
1895	„	1317 000	„
1896	„	1156 000	„
1897	„	1190 000	„

ben, das Anbringen von Briefkasten an den Strassenseiten der Häuser und die Aufnahme des Wortes „Post“ in ihre Firmenbezeichnung bei einer Geldstrafe bis zu 60 M oder einer Haftstrafe bis zu 14 Tagen.

*) Deutsche Verkehrszeitung 1887.

Vom Jahre 1894 ab, in dem eine Privatpost in Königsberg (Pr.) entstanden war, nahm also die Zahl der Ortssendungen merklich und in steigendem Masse ab. Der der Postkasse dadurch entstandene Ausfall wurde für den Zeitraum 1894/1897 auf etwa 41 500 M geschätzt.

In Leipzig wurde die durch das Bestehen der Privatpost verursachte Mindereinnahme für den Zeitraum 1892/97 auf mehr als 510 000 M veranschlagt.

In München setzte die bayrische Staatspost im ersten Vierteljahr des Bestehens der Privat-Stadtpost Courier 2061209 Freimarken zu 3 Pf. und 376385 Postkarten zu 3 Pf. weniger ab als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Dies ergab eine Mindereinnahme von 73 127 M = 45 v. H. der Gesamteinnahme aus dem Verkauf von 3 Pf.-Wertzeichen in München. Im folgenden Jahre (1897) betrug der vierteljährige Einnahmeausfall beim Vertriebe dieser Wertzeichen gegenüber dem Vorjahre 44251 M = 35 v. H. der entsprechenden Gesamteinnahme*).

In gleichem Verhältnis wurden auch in anderen Städten die Einnahmen der Postverwaltung durch die Privatbetriebe geschmälert.

Nach der amtlichen Statistik betrug die Gesamtzahl der von der Reichspost beförderten:

im Jahre	Ortssendungen	Sendungen von Reichspostanstalt nach Reichspostanstalt
	(in Millionen Stück)	
1873	44	888
1885	131	784
1897	247	1631

Während sich also im Zeitraum 1873/1885 die Zahl der Ortssendungen in erheblich stärkerem Umfange vermehrt hatte wie die Zahl der Fernsendungen, war im Zeitraum 1885/1897 — trotz des weiteren schnellen Wachsens der Grossstädte — das umgekehrte Verhältnis eingetreten. Dieses auffällige Nachlassen in der Zunahme der Ortssendungen lässt erkennen, in welch erheblichem Masse der postalische Ortsverkehr durch die Wirksamkeit der zahlreichen Privatpostbetriebe beeinträchtigt worden ist.

Wie wichtig die Einnahmen aus dem Ortsverkehr für das Finanzergebnis der Reichspost sind, geht daraus hervor, dass die von der Post beförderten Ortsbriefsendungen 13 v. H. der Gesamtzahl der internen Briefsendungen betragen. Irgend eine fühlbare Entlastung hatte die Reichspost durch

*) Bayrische Verkehrsblätter, München 1897 S. 148.

die Tätigkeit der Privatpostanstalten nicht erfahren, denn der Wegfall der von den Privatanstalten besorgten Leistungen ermöglichte ihr in keinem der beteiligten Orte, ihre auf den Gesamtverkehr berechneten Betriebseinrichtungen einzuschränken und dadurch den Einnahmeausfall wenigstens einigermassen auszugleichen. Die Reichspost bedarf aber der aus dem dichten Verkehr der Grossstädte aufkommenden Überschüsse, um die Segnungen einer möglichst vollkommenen und billigen Verkehrsvermittlung auch allen solchen Gegenden zuteil werden zu lassen, wo die Selbstkosten des Betriebes nicht durch die Einnahmen gedeckt werden. Sie bedarf der Überschüsse auch, um Verbesserungen und an sich wünschenswerte, aber mit Einnahmeausfällen verbundene Gebührenermässigungen durchzuführen. Durch ein Weiterbestehen der Privat-Stadtposten wäre die finanzielle Leistungsfähigkeit der Postverwaltung in steigendem Masse weiter beeinträchtigt und damit die gedeihliche Fortentwickelung des deutschen Postwesens in Frage gestellt worden.

Vom allgemeinen volkswirtschaftlichen Standpunkte aus war jedenfalls das Nebeneinanderbestehen mehrerer gleichartiger Verkehrsanstalten ein Unding und ein Verkennen des wirtschaftlichen Prinzips. Der moderne Verkehr drängt infolge seiner Eigenart, wie die Verkehrsgeschichte beweist, auf die Entwicklung des Monopols hin. Dieser Monopolisierungsdrang des Verkehrs, insbesondere des intensiven, entspricht in Wahrheit dem wirtschaftlichen Interesse am meisten. Denn der Grundsatz der Wirtschaftlichkeit ist bei den Verkehrsanstalten nur dann verwirklicht, wenn sie bis zur Grenze ihrer Leistungsfähigkeit ausgenutzt werden können. Konkurrenzunternehmungen wirken unwirtschaftlich, besonders im Briefpostbetriebe, wo durch das Ablaufen derselben Wege, das Steigen derselben Treppen ein unnützer Doppelaufwand an Arbeitskraft herbeigeführt wird. Das Postregal, ursprünglich als nutzbringendes Hoheitsrecht zur Ausbeutung des Postverkehrs entstanden, ist heute als Briefmonopol das ausschliessliche Recht des Staatsganzen, die zentralistische Organisation der Post in seinem Bereiche völlig durchzuführen, uneingeschränkt durch konkurrierende Anstalten, welche die Einheit der Zentralisation zersplittern. Aus einem fiskalischen Vorrecht ist eine planmässige Veranstaltung des Staates geworden, welche der wirtschaftlichen Natur des Verkehrs zu ihrem Rechte verhilft. Nicht der Gewinn ist hierbei das Entscheidende — er mag vielleicht nicht vorhanden sein; die Staatspost mag Zuschüsse erfordern — sondern die Ersparung an wirtschaftlichen Opfern, die zweckmässigste Einrichtung mit den geringsten Kosten, kurz die Erfüllung des wirtschaftlichen Prinzips.

Die Kraft dieser Gründe reicht so weit, dass selbst Völker, bei denen die Tätigkeit der Staatsgewalt grundsätzlich auf das geringste Mass eingeschränkt ist, das in seinem vollen Umfange durchgeführte Briefmonopol mit ihren wirtschaftlichen und politischen Anschauungen vereinbar gefunden haben (z. B. Vereinigte Staaten von Amerika, Grossbritannien, Schweiz). Die Bildung privater Stadtposten ist tatsächlich eine deutsche Ausnahme gewesen. In allen Ländern mit hochentwickelten Verkehrseinrichtungen (Österreich-Ungarn, Frankreich, Grossbritannien, Italien, Schweden, Belgien, Dänemark, Niederlande, Schweiz) hatte das staatliche Briefmonopol von vornherein eine weitere Ausdehnung erhalten*).

Es lag daher für die deutsche Post kein Anlass vor, auf Teile ihres Wirkungsbereiches zu verzichten und die Gewinne des lokalen Verkehrs von anderen Unternehmungen einheimsen zu lassen. Privatposten hatten neben der einen Reichspost keine Daseinsberechtigung.

Bei der Beratung der Postgesetznovelle im Reichstage erhoben sich auch Stimmen für die Erhaltung der Privat-Stadtposten. Es wurde ausgeführt, dass diese Anstalten infolge ihrer niedrigen Tarife, ihrer grossen Anpassungsfähigkeit an die örtlichen Bedürfnisse ein unentbehrlicher Faktor im Verkehrsleben der grossen Städte wären. Die Vorteile, welche die Privatposten ihren Benutzern im Vergleiche zur Staatspost gewährt hatten, sind im vorhergehenden Abschnitte bereits auf das berechtigte Mass zurückgeführt und dahin eingeschränkt worden, dass die Vorzüge ausschliesslich auf dem Gebiete des Tarifwesens lagen. Diese Vorteile waren nun dadurch gegenstandslos geworden, dass die Postverwaltung unter Staatssekretär v. Podbielski die oben geschilderten zumteil noch unter die Sätze der Privatposten herabgehenden Taxermässigungen für offene Sendungen allgemein im Orts- und Nachbarortsverkehr zugestanden hatte. Auch für den geschlossenen Brief, dessen Ortsgebühr unverändert blieb, stellte v. Podbielski eine allmähliche Ausdehnung des billigen 5 Pf.-Portos auf immer weitere Bereiche und schliesslich auf das ganze Gebiet des deutschen Reiches in Aussicht**).

Wenn ferner gesagt wurde, der Wettbewerb der Privatposten wäre insofern nützlich, als dadurch die Post zur Ermässigung ihrer Tarife gedrängt würde, so war eher das Gegenteil richtig. Denn die Postverwaltung war nicht imstande, gerechtfertigte, aber mit Einnahmeausfällen verbundene

---

*) Zu vgl. den Artikel: Postmonopol in den Hauptverkehrsländern Europas. Archiv 1900 S. 805 u. ff.

**) Archiv für P. u. T. 1900 S. 81 u. 100.

Tarifherabsetzungen vorzunehmen, solange ihre Einnahmen aus dem Ortsverkehr in so bedeutendem Masse durch die Privatbetriebe geschmälert wurden. Erst nachdem die Privatposten aufgehoben und damit die Ausbeutung des Stadtpostverkehrs beseitigt war, konnten die Gebührenermässigungen durchgeführt werden.

Die Aufhebung der Privat-Stadtposten muss hiernach im allgemeinen Verkehrsinteresse als gerechtfertigt angesehen werden; und man kann beistimmen, wenn die Begründung zur Postnovelle ausführt: „Es wird heute von keiner Seite mehr bestritten, dass die staatliche Postverwaltung des ausschliesslichen Rechts der Briefbeförderung zwischen verschiedenen Postorten bedarf, um ihre grossen Aufgaben erfüllen zu können. Die Gründe, aus denen dieses Vorrecht sich rechtfertigt, sprechen aber in gleicher Stärke auch für dessen Ausdehnung auf den Ortsbriefverkehr, dessen Vermittelung ebenfalls zu den Aufgaben und Pflichten der Postverwaltung gehört. Ohne ein solches Recht ist die Erfüllung der Pflicht auf die Dauer nicht in dem Masse möglich, wie es die Interessen der Gesamtheit erheischen. Es ist nicht angängig, der Postverwaltung diese Pflicht auch für die überwiegend grosse Mehrheit dieser Orte, wo der Betrieb nicht lohnt, zuzuweisen und daneben in den wenigen Orten, wo dies der Fall ist, die Ausbeutung des Verkehrs durch Privatunternehmer zu gestatten."

Das Gesetz, betreffend einige Änderungen von Bestimmungen über das Postwesen, vom 20. Dezember 1899 — kurz Postnovelle genannt — verfügt im Artikel 2, dass der Postzwang auf verschlossene Briefe, die innerhalb der Gemeindegrenzen ihres mit einer Postanstalt versehenen Ursprungsorts verbleiben, ausgedehnt wird.

Artikel 3 bestimmt: Anstalten zur gewerbsmässigen Einsammlung, Beförderung oder Verteilung von unverschlossenen Briefen, Karten, Drucksachen und Warenproben, die mit der Aufschrift bestimmter Empfänger versehen sind, dürfen vom 1. April 1900 ab nicht betrieben werden.

Damit war der organisierte gewerbsmässige Privatpostbetrieb im Interesse einer gesunden kraftvollen Weiterentwicklung der staatlichen Postanstalt unmöglich gemacht, und die Lücke, die das Postgesetz vom 2. November 1867 bz. vom 28. Oktober 1871 in dieser Beziehung gelassen hatte, geschlossen worden.

Gewisse Schwierigkeiten hatte die Frage der Entschädigung der Privat-Stadtposten und ihrer Angestellten bereitet. Die Reichsregierung bestritt, dass den Anstalten

wohlerworbene Rechte (jura quaesita) zur Seite ständen, die abgelöst werden müssten. Gleichwohl sprach sich der Reichstag für eine Entschädigung der Anstalten und ihrer Angestellten aus, weil diese Unternehmungen nach dem bisherigen Verhalten der Postverwaltung*) auf eine längere Lebensdauer des Privatpostbetriebes hätten schliessen können und deshalb zumteil hohe Aufwendungen für Betriebseinrichtungen gemacht hätten.

Über den Umfang der Entschädigungen besagt das Gesetz vom 20. Dezember 1899, dass den Privatanstalten ausser dem tatsächlichen Schaden auch der entgangene Gewinn nach Massgabe des § 252 .des Bürgerlichen Gesetzbuches vergütet werden sollte. Doch durfte diese Entschädigung in keinem Falle mehr als das Zehnfache des jährlichen Reingewinns betragen, den die Anstalt im Durchschnitt der vor dem 1. April 1898 liegenden drei Geschäftsjahre erzielt hatte. Die Angestellten sollten entweder unter Weitergewährung ihrer bisherigen Bezüge von der Postverwaltung übernommen werden, oder, falls dies nicht anging, je nach der Länge ihrer Dienstzeit entschädigt werden.

Die infolge dieses Gesetzes den Privat-Stadtposten gewährte Ablösungssumme betrug für das Reichspostgebiet insgesamt 5 949 000 M. Von diesem Betrage entfielen, wie zusammenfassend noch einmal bemerkt werden möge, auf die Berliner Paketfahrt A.-G. allein 2 700 000 M, also nahezu die Hälfte der Gesamtabfindungssumme.

Es betrugen ferner die Entschädigungen:

der Privat-Stadtpost in	für tatsächlichen Schaden	für entgangenen Gewinn
Hannover	53 165 M	208 878 M
Leipzig	4 877 „	183 743 „
Königsberg (Pr.)	3 606 „	102 669 „
Darmstadt	4 598 „	42 171 „
Offenbach	1 313 „	12 352 „
Mannheim	108 700 M	

Die erwähnten 7 Anstalten, deren Betrieb sich gut rentierte, erhielten zusammen an Entschädigungen 3 426 172 M d. h. nahezu $^3/_5$ der Gesamtsumme.

Ein, wenn auch kleiner Teil der Privat-Stadtposten hatte andererseits ohne Gewinn und sogar mit Verlust gearbeitet. So erhielten z. B. die Anstalten in Altenburg (S.-A.), Mainz und Worms keine Entschädigungen für entgangenen Gewinn, ein Beweis, dass diese Unternehmungen gar nicht oder nur

*) Erklärung v. Stephans im Reichstage am 21. Januar 1896; siehe oben S. 54.

in den beiden letzten Geschäftsjahren rentiert hatten. Der diesen Anstalten ersetzte tatsächliche Schaden betrug 3 000 M, 2 130 M und 1 000 M.

Bemerkenswert ist, dass die Privat-Stadtposten in Bayern trotz ihres erheblich niedrigeren Portotarifs (1 1/2 Pf. für Briefe, Postkarten und Drucksachen) ebenfalls günstige Betriebsergebnisse erzielt hatten. So erreichten die den Anstalten in München, Nürnberg und Augsburg von der bayrischen Staatspost gezahlten Abfindungssummen die stattliche Höhe von 200 000 M, 105 000 M und 20 000 M.*)

Von den Bediensteten der Privat-Stadtposten wurden 727 in den Postdienst übernommen; die übrigen 1156 mit rund 1 1/2 Millionen Mark abgefunden. Im Durchschnitt entfiel auf den Kopf eine Geldentschädigung von 1 280 M; die Einzelbeträge waren natürlich, je nach der Länge der Dienstzeit und der Höhe des Einkommens, sehr verschieden und schwankten zwischen 150 M und 15 000 M.**)

7. Schlussbetrachtungen.

Wie zu erwarten war, musste der postalische Briefverkehr infolge Übernahme des früher durch die Privat-Stadtposten vermittelten Verkehrs und begünstigt durch die im Orts- und Nachbarortsverkehr eingetretenen Taxermässigungen im Jahre 1900 gegen das Vorjahr eine erhebliche Zunahme aufweisen. In der Tat ist die prozentuale Steigerung des Gesamtbriefverkehrs innerhalb des Reichspostgebiets mit 22,6 v. H. eine weit erheblichere gewesen als im Jahre 1899, wo sie nur 9 v. H. betrug. Noch mehr tritt dies hervor, wenn wir den Briefverkehr innerhalb des Reichspostgebietes für sich betrachten. Es ist gestiegen die Zahl der Briefsendungen im Orts- und Nachbarortsverkehr um 56,6 v. H. gegen 7,7 v. H. im Vorjahre, die Zahl der Briefsendungen von Reichspostanstalt nach Reichspostanstalt um 17,3 v. H. gegen 9,4

*) Deutsche Verkehrszeitung 1901 S. 133.

**) Bericht über die Ergebnisse der Reichs-Post- und Tel. Verw. während der Etatsjahre 1896—1900. Deutsche Verkehrszeitung Nr. 18 vom 4. 5. 00.

v. H. Auch in den folgenden Jahren findet weiter eine gewaltige Zunahme des Briefverkehrs statt*).

Die finanzielle Wirkung, welche die Aufhebung der Privat-Stadtposten und die damit im Zusammenhange stehenden Ermässigungen der Ortsgebühren auf den Etat der Reichs-Post- und Telegraphenverwaltung ausgeübt haben, lassen sich nicht für sich ermitteln, weil zu gleicher Zeit noch andere Reformen:

die Erhöhung der einfachen Briefgewichtsstufe von 15 g auf 20 g;
der neue Zeitungstarif;
die Ermässigung der Postanweisungsgebühren für Beträge bis 5 M und
die Umgestaltung des Fernsprechgebührentarifs

zur Einführung gelangt sind. Der Einfluss dieser gesamten Reformen auf das finanzielle Ergebnis der Reichspost war, wie die nachstehende Übersicht ergibt, zunächst ungünstiger Art.

Rechnungsjahr	Gesamt-Einnahme M	Gesamtausgabe M	Ueberschuss M	Der Gesamtausgabe treten hinzu die einmaligen Ausgaben mit M	Dadurch kommt der Ueberschuss zu stehen auf M
1906	564 697 075	490 645 740	74 051 335	14 779 655	59 271 680
1905	526 919 999	453 345 120	73 574 879	14 191 705	59 383 174
1904	487 771 356	421 201 240	66 570 116	12 966 055	53 604 061
1903	465 106 408	401 299 418	63 806 990	11 822 338	51 984 652
1902	437 027 159	382 417 368	54 609 791	12 143 037	42 466 754
1901	413 647 990	374 011 248	39 636 742	19 385 524	20 251 218
1900	394 542 596	369 270 885	25 271 711†	13 489 631	11 782 080†
1899	373 633 901	321 789 031	51 844 870	10 316 185	41 528 685

*) Es betrug die Gesamtzahl der Sendungen:

im Jahre	im Orts- und (seit 1900) im Nachbarortsverkehr	im Verkehr von Reichspostanstalt nach Reichspostanstalt
	in Millionen Stück	
1897	247	1631
1899	292	1873
1901	622	2218
1903	731	2454
1905	817	2704

†) Dass der Überschuss im Jahre 1900 gegen die Vorjahre beträchtlich zurückgeblieben ist, beruht in der Hauptsache einerseits auf der Ermässigung verschiedener Portosätze und der Fernsprechgebühren, andererseits auf den einmaligen Ausfall für die Entschädigung der Privat-Briefbeförderungsanstalten und auf den Mehr-

Dies darf indessen nicht Wunder nehmen. Wenn infolge der Reformen ein gewaltiges Emporschnellen einzelner Verkehrsziffern und damit eine bedeutende Steigerung der Gebühreneinnahme stattfand, so muss andererseits, wie auch die Anmerkung†) näher ausführt, berücksichtigt werden, dass diese Verkehrssteigerung doch zunächst einen mit hohen einmaligen Ausgaben verknüpften umfangreichen Ausbau der Betriebseinrichtungen bedingte und dass ebenso die Entschädigung der Privat-Stadtposten und ihrer Angestellten eine Aufwendung von rund 7 Millionen Mark erforderte. Bereits im Jahre 1902 erreicht aber der Überschuss die Höhe von 42 466 754 M, überholt also den Überschuss des den Reformen vorangegangenen Jahres 1899. Die Wirkung der Gebührenherabsetzung war mithin ähnlich wie bei Einführung des Einheitsbriefportos*) nach 2 Jahren mehr als ausgeglichen. Noch günstigere Ergebnisse zeigten die folgenden Jahre. So konnte der Staatssekretär des Reichspostamts in der Reichstagssitzung vom 19. Januar 1905 die Erklärung abgeben, dass sich das Anlagekapital der Reichspost in Höhe von 652 ½ Millionen Mark mit annähernd 7 v. H. verzinse.**)

Die unter v. Podbielski eingeführten Reformen (Aufhebung der Privat-Stadtposten, Ermässigung der Ortsgebühren usw.) waren also einer gesunden finanziellen Entwicklung der Deutschen Reichspost nicht hinderlich gewesen.***)

Wenn trotzdem die am 1. April 1900 eingeführten billigen Sondertarife für Postkarten, Drucksachen, Warenproben und Geschäftspapiere im Orts- und Nachbarortsverkehr bereits wieder im Jahre 1906 beseitigt wurden, so konnte der Grund nicht darin liegen, dass diese niedrigen Tarife das wirtschaftliche Ergebnis der Reichspost dauernd ungünstig beeinflusst hatten. Die Veranlassung zu der Portoerhöhung war vielmehr die sich immer misslicher gestaltende Finanz-

---

kosten für die Fernsprechanschlüsse, die infolge der Verbilligung der Gebühren in ganz unerwarteter Höhe (52009) ausgeführt worden sind. (Statistik der Deutschen R.-P.- und Tel.-Verw. für das Kalenderjahr 1900 S. 5.)

*) Die Portoeinnahme der Norddeutschen Postverwaltung war für das Jahr 1868 etatsmässig auf 17 617 120 Taler veranschlagt. In Wirklichkeit ergab dieses Jahr unter dem Einflusse der Portoermässigung 15 921 249 Taler, mithin weniger 1 695 871 Taler. Schon im folgenden Jahre stieg die Portoeinnahme wieder auf 16 397 344 Taler und 1870 auf 18 566 632 Taler. Somit war schon nach 2 Jahren die Wirkung der Briefportoermässigung mehr als ausgeglichen. (Veredarius, Buch von der Weltpost Berlin 1894 S. 274.)

**) Archiv für P. u. T. 1905 S. 175 und 1906 S. 373.

***) zu vgl. auch Triest, Die Podbielskischen Postreformen und ihre finanziellen Ergebnisse.

lage des Reiches, die unbedingt neue Deckungsmittel erforderte. Da die von der Reichsregierung vorgelegten Steuerpläne die Billigung der Volksvertreter nicht gefunden hatten, so trat die Steuerkommission des Reichstages ihrerseits mit Vorschlägen hervor. U. a. glaubte die Kommission auch in der Beseitigung des billigen Ortsportos ein Mittel gefunden zu haben, um die Geldnot des Reiches zu heben.

Es wurde eine Resolution vorgeschlagen, die den Reichskanzler ersuchte, auf eine Erhöhung der Einnahmene der Reichspost durch Beseitigung der Ausnahmetarife für Postkarten, Drucksachen, Warenproben und Geschäftspapier im Orts- und Nachbarortsverkehr Bedacht zu nehmen.*) Der Reichstag stimmte dieser Resolution zu, und der Reichskanzler gab ihr Folge, indem er mit Wirkung vom 1. Juli 1906 die erwähnten Ausnahmetarife aufhob.**) Damit waren die offenen Ortssendungen hinsichtlich des Portos den Fernsendungen wieder gleichgestellt, und somit im wesentlichen der Tarif wieder in Geltung, wie er vor der Verstaatlichung des Privatpostbetriebes bestanden hatte.

Gegen eine derartige erhebliche Erhöhung der Posttarife, die z. B. bei dem Postkartenporto 150 v. H. betrug, sind gewichtige Bedenken zu erheben. Wenn auch einerseits zuzugestehen ist, dass der Etat der Reichspost nicht isoliert behandelt werden darf, sondern als ein Teil des Ganzen, ein Glied am Reichsorganismus, angesehen werden muss, so gilt doch andererseits der heute fast allgemein anerkannte Grundsatz, dass die Verkehrsverwaltungen, insbesondere der Nachrichtenverkehr, nicht vorwiegend als Finanzquelle betrachtet und demgemäss auch nicht ausgebeutet werden dürfen. Denn der Nachrichtenverkehr bildet eine der Grundlagen der gesamten modernen Verkehrswirtschaft.

Ihrer Pflicht als Reichsverwaltung hat die Reichspost dadurch genügt, dass sie nicht nur ihre Kosten deckte, sondern auch seit Jahren dem Reiche erhebliche Überschüsse zur Verfügung stellte. Daneben ist aber entsprechend den durch die Verkehrszunahme sinkenden Selbstkosten die Einführung von Gebührenermässigungen einhergegangen, und so der volkswirtschaftlichen Bedeutung der Post Rechnung getragen worden. Die Erhöhung der Ortstarife bildete einen Bruch mit diesem System. Der vom Staatssekretär v. Podbielski verheissenen weiteren Portoherabsetzung folgte eine wesentliche Portoverteuerung. Wenn diese, lediglich aus finanziellen Ursachen hervorgegangene Portoerhöhung im Reichstage auch

*) Archiv für P. u. T. 1906 S. 369.
**) Amtsblatt des Reichs-Postamts Nr. 34. 1906.

damit begründet wurde, dass die Selbstkosten der Verwaltung infolge erweiterter Durchführung der Sozialpolitik (Einschränkung der Arbeitszeit usw.) zugenommen hätten, so darf andererseits aber auch die in steigendem Masse erfolgende Ersetzung von Beamtenkräften durch geringer besoldete Unterbeamte nicht ausser Acht gelassen werden. Was diese, durch weitgehende Arbeitsteilung und Vereinfachung der Betriebsformen ermöglichte Massnahme in finanzieller Hinsicht bedeutet, wird klar, wenn man bedenkt, dass das Durchschnittsgehalt der etatsmässig angestellten Unterbeamten etwa nur die Hälfte desjenigen der Betriebsbeamten (Postassistenten) beträgt.

Dass es im Wirtschaftsleben nichts Unzweckmässigeres gibt als eine steuerliche Belastung des Nachrichtenverkehrs, haben die Wirkungen dieser Portoerhöhung bewiesen.

Zunächst wurde das erstrebte Ziel — Erhöhung der Einnahmen der Reichspost — infolge erheblichen Rückgangs des Ortsverkehrs nicht erreicht.*) Statt der veranschlagten Mehreinnahme von 10 Millionen Mark trat nur eine solche von 6 Millionen Mark**) ein.

Aber auch diese Mehreinnahme wurde zumteil dadurch wieder aufgehoben, dass sich gleichzeitig die Aufwendungen für Fernsprechzwecke erhöhten. Seit der Portoerhöhung werden nämlich Mitteilungen im Ortsverkehr statt auf schriftlichem Wege in zunehmendem Umfange durch Fernsprecher ausgeführt, so dass kostspielige Massnahmen im Fernsprechdienst ergriffen werden müssen, um den Ansturm des Publikums zu bewältigen. Da nun in den Grossstädten das Pauschgebührensystem vorherrscht, so entstehen durch die ausgiebigere Benutzung des Fernsprechers wohl Mehrausgaben aber keine Mehreinnahmen.

Die bedenklichste Folge der Portoerhöhung ist indessen das Wiederaufleben der s. Z. mit 7 Millionen Mark abgefundenen Privat-Stadtposten. Wie oben ausgeführt, war diesen Anstalten zwar die Beförderung aller verschlossenen Briefe sowie der mit der Aufschrift bestimmter Empfänger versehenen Postkarten, Drucksachen usw. gesetzlich genommen worden, es stand ihnen indessen auch nach dem 1. April 1900 das Verteilen aller nichtadressierten offenen Sendungen frei. Da ihnen aber ein derartiger Betrieb mit Rücksicht auf die niedrigen Orts-Posttarife nicht lohnend genug erschienen war, hatten sich die Privatbeförderungsanstalten am 31. März 1900

*) Zahlenmässig lässt sich dieser Rückgang nicht angeben, weil die Stückzahl der Orts- und Nachbarortssendungen in der amtlichen Statistik des Kalenderjahres 1906 fehlt.

**) Erklärung des Staatssekretärs des Reichs-Postamts in der Budgetkommission des Reichstages am 7. März 1907.

sämtlich aufgelöst. Die Erhöhung der Ortsgebühren gab ihnen nun wieder Spielraum, und so haben sich Privat-Beförderungsanstalten in Berlin, Breslau, Cöln, Hannover, Königsberg (Pr.), Frankfurt (Main), Düsseldorf, Leipzig und Magdeburg von neuem gebildet.*)

Die Gesetzesvorschrift, dass die Sendungen nicht mit der Aufschrift bestimmter Empfänger versehen sein dürfen, ist dadurch umgangen worden, dass man den Sendungen Bestellkarten lose beifügt, welche Namen und Wohnung des Adressaten enthalten, an den Empfänger jedoch nicht mit ausgehändigt, sondern nach der Bestellung an die Anstalt zurückgeliefert werden.**)

Der Betrieb dieser Anstalten kann nun zwar nicht als ein postmässiger angesehen werden, da einmal die Beförderung aller verschlossenen Sendungen fortfällt und andererseits Briefsendungen, die an eine bestimmte Person gerichtet sind — Individualsendungen — schwerlich ohne Aufschrift einer Privat-Beförderungsanstalt übergeben werden. Es handelt sich also stets nur um die Verteilung von Massensendungen (Reklamen, Preislisten, Warenproben, Zeitungen, Vereinsnachrichten usw.), bei denen es gleichgiltig ist, welches Stück in die Hände des einzelnen Adressaten gelangt. Wenn nun auch der Betriebsumfang dieser Privat-Beförderungsanstalten wesentlich eingeschränkter ist wie derjenige ihrer Vorgängerinnen, der Privat-Stadtposten, so entziehen sie doch auch, wie diese, der Staatspost beträchtliche Portoeinnahmen.

Die am 1. Juli 1906 eingetretene Erhöhung der Gebühren für offene Orts- und Nachbarortssendungen hat also nicht nur die in finanzieller Hinsicht daran geknüpften Erwartungen nicht erfüllt, sondern auch eine Reihe den Verkehr ungünstig beeinflussender Nebenwirkuugen gezeitigt. Im allgemeinen Verkehrsinteresse wäre es daher erwünscht, wenn diese Portoerhöhung wieder rückgängig gemacht würde.***)

---

*) Abgeordneter Lattmann in der Reichstagssitzung vom 15. Februar 1908.

**) Das Reichsgericht hat ein derartiges Verfahren mit dem Art. 3 der Postnovelle vom 20. Dezember 1899 für vereinbar erachtet. Urteil des R.-G. III. Strafs. v. 8. 7. 07 und Urteil des R.-G. II. Strafs. v. 11. 10. 07 (Entscheid. in Strafsachen Bd. 40 S. 313 u. S. 332) zu vgl. auch Blätter f. P. u. Tel. Nr. 23 v. 15. 3. 08 S. 357
" 1 " 15. 4. 08 " 3
" 2 " 30. 4. 08 " 29

***) In neuester Zeit ist seitens der Reichsregierung wenigstens die Herabsetzung des Ortsportos für Postkarten vom 1. 4. 1910 ab in Aussicht gestelt worden.
(Begründung zum Entwurf eines Ges. betr. Änderungen im Finanzwesen, unter C.)

Gleichzeitig müsste indessen durch weitere Ausdehnung des Postmonopols die Beseitigung der neuen Spielart der Privat-Beförderungsanstalten in Angriff genommen werden, bevor sich diese wiederum zu einer ernsten und den staatlichen Nachrichtendienst schwer gefährdenden Konkurrenzindustrie ausgewachsen haben.

Lebenslauf.

Verfasser dieser Arbeit, Friedrich Wilhelm Tapfer, geboren am 18. November 1875 zu Berlin, evangelischen Bekenntnisses, erhielt seine wissenschaftliche Vorbildung auf dem Friedrichs-Realgymnasium zu Berlin, welches er Ostern 1894 mit dem Zeugnis der Reife verliess. Unmittelbar nach dem Abgang von der Schule trat er in den höheren Postdienst, bestand 1897 die erste Prüfung und 1901 die höhere Verwaltungsprüfung für Post und Telegraphie. Neben seiner amtlichen Tätigkeit trieb er staatswissenschaftliche Studien und besuchte die Universitäten Berlin (1901—1904) und Königsberg (Pr.) (1904—1907).

Während seiner Studienzeit hörte er die Vorlesungen usw. der Herren: Arndt, Bornhak, Diehl, Gerlach, Gierke, Hahn, Helfferich, Hoeniger, Hubrich, Jastrow, v. Liszt, Preuss, Schmoller, Adolf Wagner, v. Wenckstern.

Allen diesen Herren, seinen hochverehrten Lehrern, insbesondere Herrn Professor Dr. Diehl, welcher die Anregung zu dieser Arbeit gegeben und die Ausarbeitung mit seinem hochgeschätzten Rate begleitet hat, spricht Verfasser an dieser Stelle seinen aufrichtigen Dank aus.

Gleichzeitig müsste indessen durch weitere Ausdehnung des Postmonopols die Beseitigung der großen Kapitals der Privat-Beförderungsanstalten in Angriff genommen werden, bevor sich diese wiederum zu einer ernsten und dem staatlichen Nachrichtendienst schwer gefährdenden Konkurrenzindustrie ausgewachsen haben.

Lebenslauf.

Verfasser dieser Arbeit, Friedrich Wilhelm Tapfer, geboren am 18. November 1875 zu Berlin, evangelischen Bekenntnisses, erhielt seine wissenschaftliche Vorbildung auf dem Friedrichs-Realgymnasium zu Berlin, welches er Ostern 1894 mit dem Zeugnis der Reife verliess. Unmittelbar nach dem Abgang von der Schule trat er in den höheren Postdienst, bestand 1897 die erste Prüfung und 1901 die höhere Verwaltungsprüfung für Post und Telegraphie. Neben seiner amtlichen Tätigkeit trieb er staatswissenschaftliche Studien und besuchte die Universitäten Berlin (1901—1904) und Königsberg (Pr.) (1904—1907).

Während seiner Studienzeit hörte er die Vorlesungen usw. der Herren: Arndt, Bornhak, Diehl, Gerlach, Gierke, Hahn, Hillebrandt, Hoeniger, Hubrich, Jastrow, v. Liszt, Preuss, Schmoller, Adolf Wagner, v. Wenckstern.

Allen diesen Herren, seinen hochverehrten Lehrern, insbesondere Herrn Professor Dr. Diehl, welcher die Anregung zu dieser Arbeit gegeben und die Ausarbeitung mit seinem bewährten Rate begleitet hat, spricht Verfasser an dieser Stelle seinen aufrichtigen Dank aus.
